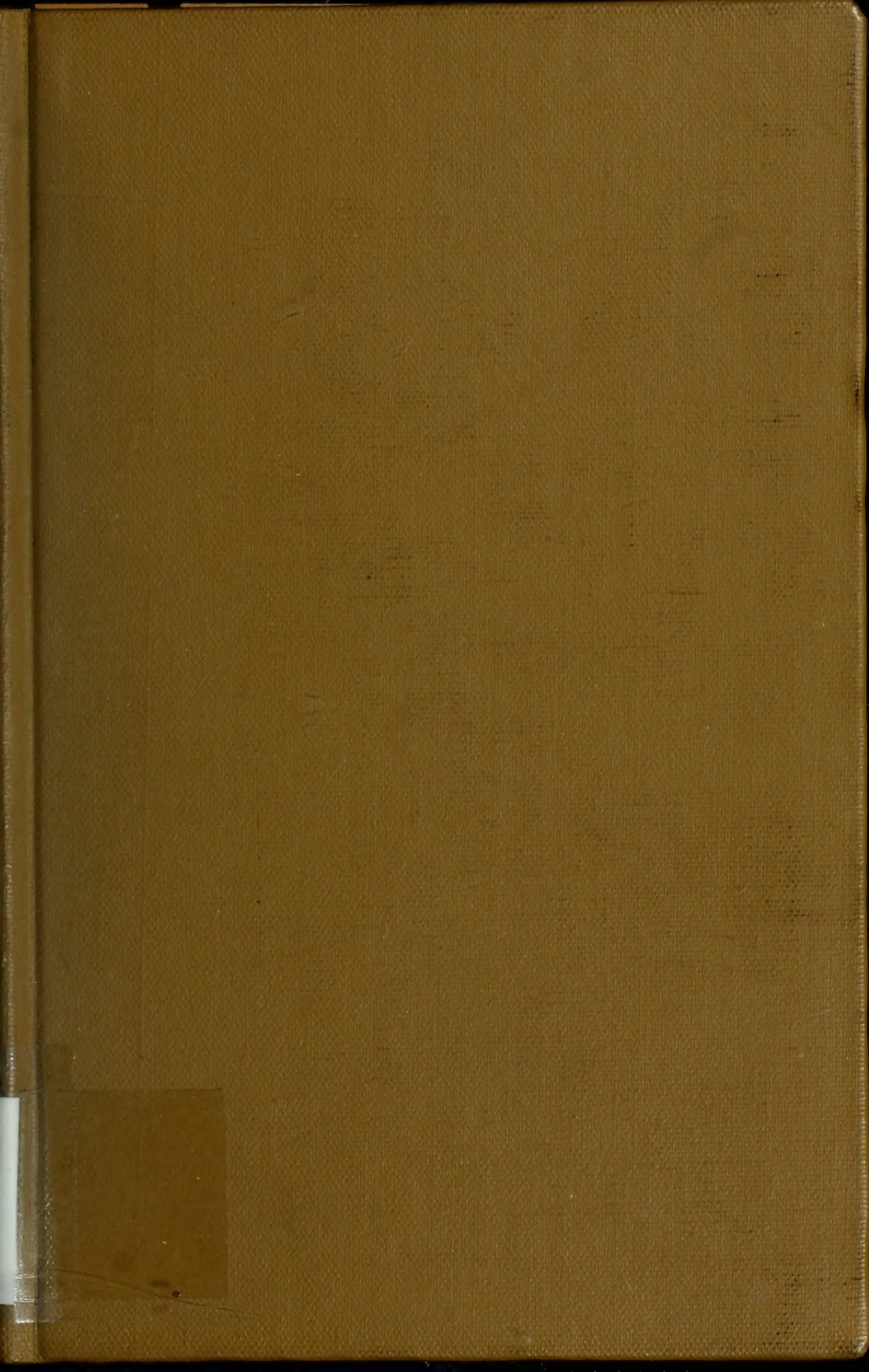





Universitas
BIBLIOTHECA
Ottaviensis

Jurisprudence Allemande

en matière

de Prises Maritimes

LA GUERRE DE 1914

Jurisprudence Allemande
en matière
de Prises Maritimes

Décisions de la Cour Suprême de Berlin

RECUEIL DE DÉCISIONS
suivi des textes intéressant le Droit International Maritime
publiés par l'Allemagne pendant la guerre

PAR

M. Paul FAUCHILLE
L'un des Fondateurs-Directeurs de l'Institut des Hautes Études Internationales de Paris,
Directeur-Fondateur de la *Revue Générale de Droit International Public*,
Membre de l'Institut de Droit International.

et

M. Charles DE VISSCHER
Professeur à la Faculté de Droit de l'Université de Gand,
Directeur de la *Revue de Droit International et de Législation comparée*,
Associé de l'Institut de Droit International.

AVEC LA COLLABORATION DE

M. J. BLOCISZEWSKI
Professeur à l'École des Sciences Politiques et à l'Institut des Hautes Études Internationales,
Associé de l'Institut de Droit International.

1er FASCICULE

PARIS
Librairie ARTHUR ROUSSEAU
ROUSSEAU et Cie, éditeurs
14, RUE SOUFFLOT ET RUE TOULLIER, 13

1922





TABLES des Matières du premier Fascicule

(Les chiffres indiquent les pages)

I. — TABLE CHRONOLOGIQUE

II. — TABLE DES NOMS DES NAVIRES

III. — TABLE ANALYTIQUE

L

M

N

O

P

R

S

T

V

JURISPRUDENCE ALLEMANDE

en matière de prises maritimes

(GUERRE DE 1914)

1

Cour suprême des prises de Berlin, 17 décembre 1914

CONVENTION VI DE LA HAYE DU 18 OCTOBRE 1907, APPLICATION EN ALLEMAGNE, RÉSERVES, CONDITIONS D'APPLICATION, ETATS BELLIGÉRANTS NON MARITIMES, ABSENCE DE RATIFICATION ; NAVIRE DE COMMERCE ENNEMI A L'OUVERTURE DES HOSTILITÉS, NAVIRE AUX ENVIRONS IMMÉDIATS D'UN PORT BELLIGÉRANT, CONVENTION VI DE LA HAYE, ARTICLE 1er NON APPLICABLE, ARTICLE 3 APPLICABLE, RÉSERVE DE L'ALLEMAGNE, CONFISCATION ; CAPTURE, PRIVILÈGE SUR UN NAVIRE ENNEMI CAPTURÉ, PRIVILÈGE NON OPPOSABLE AU CAPTEUR ; PROCÈS, FRAIS, TIERS, DÉBOURS, REMBOURSEMENT.

La VIe Convention de la Haye du 18 octobre 1907, relative au régime des navires de commerce ennemis au début des hostilités, constituant un traité international ratifié par l'Empire allemand et publié par le Journal Officiel de l'Empire, *s'impose à l'observation des Cours de prises allemandes, bien que ses prescriptions n'aient pas été expressément reproduites dans l'Ordonnance des prises allemande du 30 septembre 1909, publiée le 3 août 1914 ;*

La circonstance que l'Allemagne a fait des réserves sur l'article 3 de cette Convention et ne l'a point accepté n'exclut pas la prise en considération des autres dispositions, et spécialement de l'article 2 de la Convention.

La concession d'un délai de faveur accordé au navire belligérant pour sortir du port ennemi où il se trouvait au début des hostilités ne doit pas être considérée comme une condition de l'application de la VIe Convention de La Haye.

Le fait que certains Etats belligérants, c'est-à-dire la Serbie et le Monténégro, n'ont pas ratifié la Convention VI de La Haye n'exclut pas son application dans la guerre actuelle, car ces deux Etats ne sont pas des Etats maritimes et l'article 6 de la Convention doit s'interpréter en ce sens que c'est la présence parmi les belligérants d'Etats maritimes non contractants, qui, seule, entraîne la non-application de ladite Convention.

Les navires de commerce belligérants qui, au début des hostilités, se trouvent en dehors et aux environs immédiats d'un port ennemi où ils se proposent d'entrer, devant être traités comme se trouvant en mer et non pas comme étant entrés ou arrivés dans le port, tombent sous l'application de l'article 3 et non sous celle de l'article 1er de la VIe Convention La Haye;

Ces navires, sont, dès lors, de bonne prise de la part de vaisseaux de guerre appartenant à un Etat qui n'a pas accepté l'article 3 de la Convention, les soustrayant à la capture.

La capture, dans le droit des prises, constitue un mode d'acquisition originaire, une occupatio jure belli, *qui, d'après les principes du droit des gens, confère à l'occupant la propriété, libre de toutes charges, des choses condamnées ;*

Et ce principe est applicable aux nationaux de l'Etat capteur, aussi bien qu'aux étrangers à cet Etat ;

En conséquence, le privilège qu'une personne, étrangère ou nationale, a acquis sur un navire capturé à raison de certaines impenses qu'elle y a faites à la demande du capitaine, est inopposable aux droits du capteur ;

Il importe peu, d'ailleurs, à cet égard, que le privilège ait pris naissance avant ou après la capture du navire.

Un tiers ne peut pas se faire indemniser par le capteur, à titre de frais du procès, des débours effectués par lui, alors surtout que ces débours étaient absolument étrangers à la procédure proprement dite.

Les dépenses réellement effectuées dans l'intérêt d'un navire capturé ne peuvent être réclamées qu'en suivant la voie tracée par le Code allemand des Cours de prises.

(Vapeur russe *Fenix*)

La Cour suprême des prises de Berlin a, dans sa séance du 17 décembre 1914, rendu l'arrêt suivant sur l'affaire du vapeur russe *Fenix*, jugée le 26 septembre 1914 par la Cour des prises de Hambourg :

Le vapeur *Fenix* (port d'attache, Helsingfors, Finlande) a été capturé par un torpilleur allemand le 2 août 1914 à 11 heures et demie du matin, soit au lendemain de la déclaration de guerre de l'Allemagne à la Russie, non loin de l'embouchure de l'Elbe entre le bateau-phare A et la bouée A, à 100 kilom. environ de Hambourg. Le vapeur a été conduit d'abord à Cuxhaven, ensuite à Hambourg. Après accomplissement des formalités de rigueur devant la Commission des prises et publication de la notification prescrite par le paragraphe 26, alinéa 1, du Code des Cours des prises, deux réclamations ont été introduites par la firme H. M. Gehrckens, de Hambourg, l'une produite par ladite firme en son nom personnel, du chef de certains débours effectués postérieurement à la saisie pour le navire lui-même et pour son équipage, l'autre formulée au nom de la Compagnie de navigation « Helsingfors Angfartygs Aktiebolag », de Helsingfors, proprié-

taire du navire, cette dernière tendant à faire déclarer que le navire n'est pas sujet à confiscation.

Par jugement rendu le 26 septembre 1914, jugement auquel il suffit de renvoyer pour les particularités de la cause, la Cour des prises de Hambourg a décidé: 1° Le vapeur saisi *Fenix* est sujet à confiscation. 2° Les réclamations produites, tant celles du propriétaire du navire que celles de la firme H. M. Gehrckens, sont rejetées. Les frais de l'instance occasionnés par les réclamants sont à la charge de ces derniers.

Contre ce jugement, qui a été signifié le 8 octobre 1914, les requérants ont interjeté appel par un acte déposé le 13 octobre 1914 à la Cour des prises de Hambourg, appel qu'ils ont motivé le 16 octobre suivant. Leurs conclusions sont les suivantes : 1° Les deux réclamants demandent en ordre principal la réformation du jugement dont appel et la libération du vapeur *Fenix*. 2° En ordre subsidiaire, la firme H. M. Gehrckens conclut à voir réformer le jugement dont appel en ce sens que la condamnation du vapeur ne soit confirmée que moyennant remboursement à son profit des sommes portées dans son écrit de réclamation.

Le Commissaire impérial près la Cour suprême des prises a conclu au rejet de l'appel.

Au cours des débats devant la juridiction d'appel le représentant des réclamants a justifié l'appel interjeté et développé à l'appui de sa thèse les considérations suivantes :

I. En ce qui concerne l'appel de la Compagnie de navigation :

1° La jurisprudence des Cours des prises ne doit pas se borner à tenir compte de l'Ordonnance des prises; elle doit également prendre en considération la sixième Convention de La Haye (Deuxième Conférence de La Haye, Convention VI du 18 octobre 1907), bien que l'Ordonnance des prises ne fasse mention que de l'article 1er, alinéa 1, de ladite Convention. En effet l'Ordonnance des prises, fondée sur l'autorité de l'Empereur, dépositaire du commandement suprême, ne régit pas tout le droit des prises ; elle est sans application notamment dans les cas où ce droit ne s'exerce pas en haute mer.

2° L'application de la susdite Convention ne se trouve pas exclue du fait des réserves formulées par l'Allemagne relativement à certaines de ses dispositions, car la Russie en a fait autant. Le défaut de ratification de la Serbie et du Monténégro n'exclut pas davantage cette application dans le cas présent, ces Etats n'étant pas des Etats maritimes et l'article 6 de la Convention devant s'interpréter en ce sens que c'est la présence parmi les belligérants d'Etats maritimes non contractants qui seule entraîne la non-application de la Convention.

3° L'application de la Convention n'est pas subordonnée davantage à la concession d'un délai d'indult. C'est ce qui ressort clairement des délibérations de la deuxième Conférence de La Haye qui se rapportent à cette Convention et des déclarations qui y ont été faites par les représentants des divers Etats contractants, délibérations et déclarations que le conseil des réclamants a citées en détail d'après les documents de la Conférence.

4° En ce qui concerne l'interprétation du droit applicable, le réclamant a cherché à démontrer que l'article 1er, alinéa 2, et l'article 2 de la Convention précitée ne doivent pas être interprétés d'une façon trop étroite, et notamment que ces dispositions ne doivent pas être entendues en ce sens qu'elles ne confèrent l'immunité de capture qu'aux seuls navires qui se trouvent, au lendemain de la guerre, dans un port ennemi ou dans ses environs *immédiats*. Il ne faudrait voir, au contraire, dans toute la Convention que l'expression d'une pratique devenue courante depuis la guerre de Crimée,

suivant laquelle un délai de faveur est accordé aux navires après leur entrée dans les ports ennemis, non seulement lorsque ces navires sont de ceux qui se trouvaient déjà, au moment de l'ouverture des hostilités, dans ces ports, mais également lorsqu'ils sont de ceux qui, à ce moment, faisaient route vers ces ports. C'est ce qui ressortirait des déclarations faites par les Gouvernements français et russe en 1854, ainsi que des déclarations des Gouvernements français et allemand durant la guerre de 1870-1871. Le Gouvernement des Etats-Unis aurait également adhéré à ce point de vue en 1898 au cours de la guerre hispano-américaine. La sixième Convention aurait eu pour objet, comme le démontre en particulier son préambule, de confirmer cette pratique, et il ne faudrait attribuer qu'à un vice de rédaction, qui a eu toutefois pour conséquence d'obscurcir le principe posé par l'article 2, le fait que l'on a placé en tête des dispositions de la Convention un vœu en faveur de la concession d'un délai de grâce, délai dont il ne peut être question pour les navires qui font route vers un port ennemi qu'après leur arrivée dans ce port. On ne saurait se prévaloir, en faveur d'une interprétation restrictive de l'article 2, des réserves formulées par l'Allemagne à l'endroit de l'article 3, attendu que l'Allemagne aurait même voulu, ainsi qu'il résulte des déclarations de son délégué à la Conférence, rendre obligatoire la pratique antérieure.

Subsidiairement, le représentant des réclamants a fait valoir qu'au moment de sa capture le vapeur *Fenix* se trouvait déjà dans l'Elbe et, par conséquent, dans les eaux fluviales allemandes. Les termes « entrant dans un port » du texte original de la Convention s'appliqueraient en tout cas à un navire qui, après avoir traversé les eaux côtières, se trouverait dans les eaux intérieures de l'Etat ennemi. Telle serait également la signification du terme adopté dans la traduction allemande « *anlaufen* » dont la signification n'est pas équivalente à celle du terme « *einlaufen* ».

II. En ce qui concerne l'appel de la firme Gehrckens :

Sur ce point, le représentant des réclamants a maintenu l'argumentation qu'il avait exposée en première instance. Il a insisté en particulier sur ce point que, quand bien même l'on ne pourrait allouer à la firme « Gehrckens » le montant de ses impenses à titre de frais dans la procédure de prise, cette firme aurait acquis de toute façon un privilège (*Schiffspfandrecht*) sur le navire, en raison des débours effectués par elle à la demande du capitaine, privilège dont le bénéfice devrait lui être réservé par le jugement qui prononcerait la confiscation du navire. Le premier juge n'aurait pas tenu compte de ce point de vue.

Le Commissaire impérial a contesté cette thèse et a fait ressortir, en ce qui concerne l'interprétation de l'article 1er, alinéa 1, de la Convention, que cette disposition aurait été interprétée d'une façon fort restrictive par la Cour des prises britannique, ainsi que le démontrerait la décision rendue dans l'affaire du navire allemand *Möwe*, lequel aurait été capturé dans l'estuaire du Firth of Forth comme s'y trouvant en mer. Cette manière de voir aurait été adoptée par la Cour des prises anglaise.

L'appel, qui a été interjeté dans les délais légaux et suivant les formes prescrites et qui est motivé, manque de fondement.

Motifs :

La Cour suprême admet avec les réclamants que les prescriptions de la VIe Convention de la deuxième Conférence de La Haye doivent être prises en considération dans le jugement à rendre sur l'affaire actuelle, bien que ces prescriptions n'aient pas été expressément reproduites dans l'Ordonnance des prises. Il n'y a pas lieu de s'enquérir des raisons de cette omission ; de toute façon, la Convention précitée constitue un traité interna-

tional ratifié par l'Empire allemand, publié par le *Journal Officiel de l'Empire* et qui s'impose à ce titre à l'observation des Cours des prises.

La circonstance que l'Allemagne n'a pas accepté l'article 3 n'exclut pas la prise en considération des autres dispositions de la Convention. D'autre part, la Cour suprême estime que l'on ne saurait davantage considérer la concession d'un délai de faveur comme une condition de l'application de la Convention, attendu qu'une telle restriction à cette application ne ressort nullement de son texte. Bien au contraire, l'article 2, alinéa 1, deuxième alternative, mentionne expressément le cas du navire qui n'est pas autorisé à quitter le port et pour lequel, par conséquent, il ne saurait être question de la concession d'un délai de grâce.

Enfin, on ne saurait, pour les raisons invoquées par les réclamants, se prévaloir de la circonstance que des Etats belligérants, tels que la Serbie et le Monténégro, n'ont pas ratifié la Convention pour contester son application dans l'affaire actuelle, sans qu'il soit nécessaire de se prononcer sur le point de savoir si ses dispositions, quand bien même elles ne pourraient être invoquées en tant que droit conventionnel, n'ont pas déjà par elles mêmes l'autorité de principes généralement reconnus du droit international.

Toutefois, la Cour suprême n'a pas pu se rallier à la thèse développée par les réclamants relativement à l'interprétation à donner à l'article 1er, alinéa 2, de la Convention considéré dans son esprit et dans son texte.

Au premier point de vue, les explications des réclamants se ramènent à cette observation que, dans plusieurs guerres de la deuxième moitié du siècle dernier, les belligérants ont suivi et affirmé la pratique selon laquelle un navire, qui se dirige *bona fide* vers un port ennemi, ne doit pas être molesté et a droit au même traitement qu'un navire qui, à l'ouverture des hostilités, se trouve déjà dans un port ennemi. C'est cette pratique que les prescriptions de la sixième Convention auraient eu pour objet de sanctionner d'une manière expresse. Dans une certaine mesure, cette opinion peut être considérée comme exacte. Le fait n'en subsiste pas moins que l'Allemagne a fait des réserves sur l'article 3, d'où il résulte que les navires rencontrés en mer dans l'ignorance des hostilités ne bénéficient pas de la protection établie par la Convention, cette protection ne s'appliquant qu'aux seuls navires qui se trouvent déjà dans le port ennemi à l'ouverture des hostilités (question qui ne se pose pas ici) ou qui y « entrent » (*anlaufen*) après la déclaration de guerre.

A s'en tenir au point de vue purement grammatical, l'expression « *einen Hafen anlaufen* » a la même signification que l'expression « *in einen Hafen einlaufen* », bien que l'on puisse concéder que la première est employée parfois dans un sens plus large. Pour bien comprendre le sens qu'elle revêt dans la présente convention, il faut remonter au texte français original qui, au point de vue de l'interprétation, fait seul autorité, la Convention étant rédigée en français. Or, les termes « entrant dans un port », que porte ce texte, signifient tout simplement « *in einen Hafen einlaufen* ». Il n'y a aucune raison pour donner à cette disposition une portée plus étendue que celle que comporte son texte. En effet, même dans cette interprétation stricte, les navires qui s'approchent *bona fide* d'un port ne perdent pas le bénéfice de la Convention, car, s'ils ne rentrent pas sous l'application de l'article 1er, alinéa 2, ils bénéficient de la disposition de l'article 3. La Convention distingue *deux* et non, comme le croient les réclamants, *trois* catégories de navires : d'une part, ceux qui se trouvent déjà dans un port ennemi à l'ouverture des hostilités ou (cas considéré comme équivalent et qui, pour ce motif, est traité dans le même article) qui entrent dans un port ennemi,

et, d'autre part, ceux qui se trouvent à ce moment en dehors du port et, par conséquent, en dehors des limites d'action immédiate de l'État ennemi. Ces derniers sont considérés comme se trouvant en mer (art.3). Vouloir ranger également dans la première catégorie les navires qui font route vers un port ennemi et qui cherchent à demander asile à l'État ennemi constituerait un procédé arbitraire et que la seule difficulté de tracer une ligne de démarcation quelque peu précise devrait suffire à faire écarter. Le désir témoigné par l'Allemagne de rendre le délai de faveur obligatoire n'a rien à voir avec la question de savoir quels sont les navires qu'il faut considérer comme se trouvant en mer et quels sont ceux qu'il faut considérer comme entrant dans un port.

Les travaux préparatoires de la Convention démontrent clairement que l'interprétation adoptée ici et qui ressort du texte français aurait dû, de l'avis général, se trouver exprimée dans la Convention. Le rapport de la quatrième Commission à la séance plénière de la Conférence contient relativement à notre disposition, le passage suivant (voir Niemeyer, *Urkundenbuch zum Seekriegsrecht*, IIe partie, p. 473) :

« L'alinéa 2 vise le cas du navire entrant, qui a quitté son dernier port de départ avant la guerre et qui ignore l'ouverture des hostilités au moment *où il arrive* dans le port ennemi ».

Pareillement, le texte anglais officiel de la Convention, qui a été déposé devant le Parlement en même temps que le texte original français, s'exprime à cet égard dans les termes suivants :

« The same principle applies in the case of a ship which has left its last port of departure before the commencement of the war and *has entered* a port belonging to the enemy while still ignorant that hostilities had broken out ».

Il résulte indubitablement de là que l'article 1er, alinéa 2, de la Convention doit s'interpréter encore plus étroitement que ne l'a fait le premier juge, en ce sens qu'il ne s'applique qu'aux seuls navires qui, sans avoir connaissance de l'ouverture des hostilités, entrent réellement ou arrivent dans un port ennemi. Tant qu'ils se trouvent en dehors du port proprement dit, quand bien même ils seraient dans ses environs immédiats, ils ne sont donc pas protégés par l'article 1er, alinéa 2 : ils doivent, au contraire, être considérés comme se trouvant en mer et sujets à capture : c'est l'article 3 qui leur est applicable. Cet article n'ayant pas été accepté par l'Allemagne, c'est à bon droit que le vapeur *Fenix*, dont le caractère ennemi se trouve établi, a été capturé et encourt comme tel la confiscation. Au surplus, la disposition dont il s'agit a été interprétée de la même façon par la Cour des prises anglaise, qui s'est prononcée dans sa douzième audience sur le cas du navire allemand *Möwe* [1]. Ce navire se rendait de Norderney à Boness dans le Firth of Forth, où il est entré à Morrison's Haven le 4 août ; le lendemain matin il a poursuivi sa route (*higher up the Firth of Forth*) vers Granton. C'est dans ces circonstances que le navire a été capturé et déclaré de bonne prise par la Cour. On trouve dans le rapport de la séance de la Cour des prises (*Morning Post* du 10 novembre 1914) le passage suivant :

« The condemnation of the vessel was asked for the Crown on the ground that when captured she was not within the boundary of any port in the sense in which the word was used in the sixth Hague Convention

1. J[illegible] de la Haute Cour de Justice, Division d'Amirauté en matière de [illegible] 1914.

of 1907... The President had no hesitation in finding that she was captured at sea and not seized in port ».

Il ressort, en conséquence, de tout ce qui précède que l'appel interjete par la Compagnie de navigation ne saurait être accueilli.

L'appel de la firme Gehrckens est également dépourvu de fondement pour ce qui regarde la demande d'indemnisation, à titre de frais du procès, des débours spécifiés par les réclamants. Cette demande doit être repoussée, les frais d'instance judiciaire ne pouvant en aucun cas consister en débours effectués par un tiers, alors surtout qu'il s'agit de débours qui sont absolument étrangers à la procédure proprement dite. En tant qu'il s'agit de dépenses qui ont été réellement effectuées dans l'intérêt du navire capturé, il appartient aux réclamants de les faire valoir en suivant la voie tracée par le Code des Cours des prises. Mais la firme Gehrckens invoque, en outre, à l'appui de sa demande, la circonstance qu'elle aurait acquis un privilège sur le navire du fait des dépenses effectuées à la demande du capitaine, privilège dont le bénéfice devrait lui être réservé en cas de condamnation du navire. Il n'est pas nécessaire de se prononcer sur le point de savoir si la firme susdite a acquis un droit réel sur le navire en raison des impenses ou de certaines des impenses qu'elle y a faites. De toute façon, en effet, un tel privilège serait devenu caduc par la confiscation du navire. La capture, dans le droit des prises, constitue un mode d'acquisition originaire, une *occupatio jure belli*, qui, d'après les principes généralement admis du droit des gens, confère à l'occupant la propriété, libre de toutes charges, des choses condamnées. Ce point de vue est également celui auquel se place la Cour des prises britannique, dont l'opinion, fondée sur un examen approfondi de la pratique des autres Cours des prises, se trouve exprimée dans l'affaire du navire *Marie Glaeser* (troisième séance de la Cour des prises: *The Times*, 17-9-14 (1). Il s'agissait dans ce cas d'une hypothèque qui avait été concédée avant la capture à un sujet neutre sur le navire. La Cour, en condamnant le navire, a refusé d'en tenir compte par la raison que tous droits acquis à des tiers sont radicalement inopposables aux droits du capteur. La décision a, d'ailleurs, soin de spécifier que la solution eût été la même si le créancier hypothécaire avait été un sujet anglais.

Dans l'espèce, le privilège de la firme Gehrckens sur le navire aurait pris naissance après la capture de ce dernier. La Cour suprême estime toutefois que cette circonstance est en realité sans influence sur l'appreciation à émettre relativement à un tel privilège, car elle la considère comme inopérante au regard des conséquences juridiques de la confiscation. Il faut en dire autant de la nationalité allemande de la firme qui invoque ce privilège. On ne voit pas pourquoi le principe formulé ci-dessus subirait une exception en faveur des nationaux.

En conséquence, les deux appels doivent être rejetés. La décision quant aux frais résulte de l'article 37 du code des Cour des prises.

Du 17 décembre 1914. Cour suprême des prises de Berlin.

(1) Jugement de la Haute Cour de Justice, Division d'Amirauté (en matière de prises), 16 septembre 1914.

2

Cour suprême des prises de Berlin, 18 mai 1915

COUR DES PRISES, LOI APPLICABLE, DROIT INTERNATIONAL, LÉGISLATION NATIONALE ; COMPÉTENCE ; EAUX TERRITORIALES, ÉTENDUE ; CONTREBANDE DE GUERRE, POUTRES, BOIS DE CONSTRUCTION, BOIS A BRULER ; DOMMAGES-INTÉRÊTS, CAPTURE NON EXCUSABLE.

Les Cours de prises ne peuvent appliquer les principes généraux du droit international que lorsque leur législation nationale ne renferme aucune disposition sur la question dont ils ont à connaître ;

Spécialement, l'Ordonnance des prises allemande que l'Empereur, comme titulaire du commandement suprême et en vertu de son autorité impériale, a édictée le 30 septembre 1909 et publiée le 3 août 1914 pour l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime, constitue la loi fondamentale, non seulement pour la marine de guerre, mais pour toutes les autorités de l'Empire, et, notamment, pour les Cours de prises ;

Dès lors, en supposant que le droit international reconnaisse aux Etats le droit de fixer à plus de trois milles marins l'étendue de leurs eaux territoriales au point de vue de la neutralité, une Cour des prises allemande ne saurait déclarer illégale la capture d'un navire effectuée en dehors de la limite de trois milles, dans la zone côtière d'un Etat neutre fixée par celui-ci à quatre milles marins, alors que l'Ordonnance des prises allemande de 1909-1914 n'interdit l'exercice du droit de capture que dans une zone de trois milles marins des côtes neutres.

La question de savoir si une prescription de l'Ordonnance des prises s'accorde avec les principes du droit international ne relève pas de la Cour des prises.

Sous le rapport du droit de la neutralité, la limite de trois milles marins constitue la règle admise par le droit international.

Des poutres, c'est-à-dire des troncs de bois d'une longueur de 22 pieds et d'une épaisseur de 4 × 4 à 8 × 9 pouces, équarris à la hache et dont les tenons, en partie du moins, ne sont pas taillés, constituent du bois de construction et non pas du bois à brûler ;

Et, par suite, elles ne sont pas saisissables comme contrebande de guerre, en vertu de l'Ordonnance des prises allemande de 1909-1914, en vigueur au moment de la saisie, dont l'article 23, n° 9, ne déclare contrebande de guerre que les combustibles (et matières lubrifiantes).

Une interprétation inexacte du Code des prises par l'officier du

bâtiment capteur ne constitue pas un motif suffisant de saisie, et dès lors permet au propriétaire du navire et de la cargaison capturés de réclamer des dommages et intérêts au capteur.

(Vapeur suédois *Elida*).

La Cour suprême des prises de Berlin a, dans sa séance du 18 mai 1915, rendu l'arrêt suivant sur l'affaire du vapeur suédois *Elida*, jugée le 8 décembre 1914 par la Cour des prises de Kiel :

Le 13 octobre 1914, le vapeur suédois *Elida*, chargé d'une cargaison de bois (poutres), se rendant de Kago à Hull, a été capturé par un torpilleur allemand non loin de Trelleborg et conduit à Swinemünde. Les connaissements étaient à ordre : le bois devait être vendu par V. Svenson et C°. A-G. , de Stockholm, à Roberts, Cooper et C°. à Hull. Le propriétaire du navire, J. Ingmarsser, de Stensnäs, a soutenu que la saisie du navire et de sa cargaison était injustifiée et a fait valoir une demande de dommages-intérêts. La Cour des prises a ordonné la restitution du navire et de sa cargaison ; mais, estimant qu'il existait des motifs suffisants pour expliquer la saisie, elle a rejeté la demande de dommages-intérêts.

L'appel interjeté par le réclamant contre cette décision est fondé.

Motifs :

On donne pour premier motif de l'irrégularité de la saisie le fait que celle-ci a été effectuée dans la zone côtière suédoise de quatre milles marins, zone revendiquée comme neutre par la Suède. Ce point est contesté en fait, tandis qu'il est établi, au contraire, que la saisie a eu lieu en tout cas en dehors de la limite des trois milles marins. Cette discussion est au surplus sans importance, ce grief ayant été rejeté à bon droit par le premier juge.

Il est exact que, par des dispositions de droit interne, un grand nombre d'Etats ont étendu leur juridiction territoriale au-delà de la limite des trois milles marins, soit d'une façon générale, soit relativement à certains droits de juridiction. Tel est le cas, notamment, pour la Suède et pour la Norvège qui ont étendu leurs eaux territoriales sur une largeur de quatre milles marins. Bon nombre d'Etats sont encore allés beaucoup plus loin dans cette voie. Mais on ne trouverait en droit international aucun titre juridique opposable à l'Empire allemand et dont la Cour des prises soit obligée en conséquence de tenir compte. La prétention de la Suède n'a été admise jusqu'à présent que par le Gouvernement norvégien. Il résulte d'une communication officielle du Département impérial des affaires étrangères que l'Allemagne, en particulier, au cours des discussions qui ont eu lieu sur ce point en 1874, loin d'accepter le point de vue suédois, a traité le problème des eaux côtières comme une question ouverte, tandis que l'Angleterre insistait déjà alors sur la limite des trois milles marins. Pareillement, en 1897, à l'occasion d'une communication adressée par le Gouvernement suédois à l'ambassade d'Allemagne à Stockholm au sujet de la limite des droits juridictionnels en matière de pêche, le Gouvernement allemand s'est borné à ne pas contester en cette matière la prétention du Gouvernement suédois à la limite de quatre milles marins. Il n'a point été question ici de la neutralisation en temps de guerre de ces eaux maritimes.

Dans ces conditions, la décision à intervenir doit se baser sur l'Ordonnance allemande des prises dont l'article 3 *a* n'interdit l'exercice du droit de capture que dans une zone s'étendant à une distance de trois milles ma-

rins des côtes neutres, calculée du niveau le plus bas des eaux. L'Ordonnance des prises renferme les principes que l'Empereur, agissant comme titulaire du commandement suprême, en vertu de son autorité impériale, a établis pour l'exercice du droit de capture dans la guerre maritime; elle constitue donc la loi fondamentale non seulement pour la marine de guerre, mais encore pour toutes les autorités de l'Empire et notamment pour les Cours des prises lorsqu'il s'agit d'apprécier la légalité de l'action des commandants des navires de guerre en matière de prises maritimes. Le droit international n'établit de droits et de devoirs qu'entre les Etats considérés comme tels. Appelées à statuer sur la régularité d'une mesure prise en matière de prises, les Cours ne peuvent donc appliquer les principes généraux du droit international que lorsque l'Ordonnance des prises ne renferme aucune disposition et renvoie ainsi tacitement aux principes du droit des gens. Aussi la question de savoir si une prescription de l'Ordonnance des prises s'accorde avec les principes généraux du droit international ne relève-t-elle pas de la Cour des prises. Si une contestation s'élève à ce sujet, le dissentiment devrait se régler d'une autre façon. Cette conception s'accorde sur ce point avec la consultation juridique du professeur von Liszt que produit le réclamant.

En revanche, la Cour suprême des prises estime, contrairement à l'opinion exprimée dans cette consultation, que la prescription visée de l'Ordonnance allemande des prises n'est nullement contraire aux principes généraux du droit international. La limite de trois milles marins de la côte était autrefois généralement reconnue dans la théorie et dans la pratique. Elle était parfaitement justifiée par la portée des canons des navires et des côtes, portée qui dans la technique ancienne de l'artillerie correspondait à cette distance. Cette raison, il est vrai, n'existe plus aujourd'hui. Mais c'est ici l'occasion d'appliquer le principe : « *cessante ratione, non cessat lex ipsa* », et, si nombreuses que soient les diverses propositions et opinions qui ont été émises depuis relativement à d'autres modes de limitation des eaux territoriales, on ne saurait pourtant prétendre que l'un quelconque de ces modes ait obtenu un assentiment unanime dans la pratique des Etats maritimes. Cette observation s'applique notamment à la thèse exposée dans la consultation du professeur von Liszt, suivant laquelle chaque Etat aurait le droit d'étendre, par sa seule volonté, la limite de ses eaux territoriales jusqu'à portée de canon au-delà de la limite de trois milles, celle-ci restant encore reconnue, à titre subsidiaire, comme limite de droit international. Tenant compte de la portée des canons modernes, cette thèse conduirait à des conséquences absolument inadmissibles et permettrait aux divers Etats de soumettre à leur souveraineté de grandes étendues de haute mer dont la liberté répond à l'intérêt commun de toutes les nations maritimes. Jusqu'à un certain point la consultation de von Liszt reconnaît la vérité de cette observation : elle admet, en effet, que la fixation autonome par un seul Etat déterminé n'est pas suffisante par elle-même : il faudrait, en outre, que d'autres Etats n'y fissent point objection. Cette réserve conduit à assigner, comme fondement véritable à l'extension légitime des eaux territoriales, non pas tant la fixation autonome par un seul Etat que l'idée d'un assentiment tacite donné à cette fixation par les autres Etats. On ne saurait toutefois en aucune façon attribuer à la simple absence de contradiction la même portée qu'à un assentiment positif de la communauté internationale. Il est à observer, d'autre part, que si l'on tolère souvent que les administrations d'un Etat côtier se livrent en dehors de la zone des trois milles à certaines fonctions juridictionnelles, celles notamment qui se rattachent au contrôle douanier ou à la police sanitaire, il ne

faut nullement conclure de là que sous tous les autres rapports la souveraineté territoriale sur ces eaux se trouve également reconnue. C'est ainsi que la limite des trois milles marins a été adoptée comme la règle dans les traités internationaux récents auxquels ont participé un grand nombre d'Etats maritimes, notamment dans la Convention du 6 mai 1882, réglant la police de la pêche dans la mer du Nord, et spécialement dans la Convention relative à la neutralisation du canal de Suez du 29 octobre 1888. Pareillement, il résulte d'une communication officielle du Département des affaires étrangeres qu'à la deuxième séance de la Conférence internationale de Paris du 18 octobre 1882 pour la protection des câbles sous-marins, le représentant de l'Allemagne a déclaré expressément, sans rencontrer aucune contradiction, que par « eaux côtières » il faut entendre une zone de trois milles marins. D'une communication émanant de la même source, il ressort que le Gouvernement britannique s'est, lui aussi, tenu fermement à la zone des trois milles marins en 1911, au cours des négociations concernant la réunion d'une Conférence internationale pour la réglementation des eaux territoriales. C'est conformément à ce point de vue que le Gouvernement anglais, au cours de la présente guerre, a fait notifier officiellement par l'amiral Craddock au Gouvernement de l'Uruguay qu'il ne reconnaîtrait pas la prétention de l'Uruguay et de l'Argentine d'étendre leurs eaux territoriales au-delà de la zone des trois milles marins. On ne saurait à plus forte raison admettre que cette limite a été remplacée par une autre règle de droit international ayant obtenu l'assentiment général.

En réalité, dans l'affaire actuelle, c'est pour une raison différente qu'il fallait refuser de reconnaître la validité de la saisie. Avec le premier juge il y a lieu d'admettre que le bois constituant le chargement — bois qui a été mis en vente à Lubeck après restitution du navire et de la cargaison — ne constituait pas de la contrebande de guerre. Il n'y avait lieu à ce point de vue de prendre en considération que le numéro 9 de la liste des articles de contrebande conditionnelle en vigueur au moment de la saisie : combustibles et matières lubrifiantes . La cargaison consistait en poutres, c'est à dire en troncs équarris à la hache qui, dans l'espèce, avaient une longueur de 22 pieds et une épaisseur de 4 x 4 à 8 x 9 pouces et dont les tenons, en partie du moins, n'étaient pas taillés. Les experts Homann et Bockmann n'ont assigné au bois qu'une valeur assez faible, l'évaluant à 15 marks le mètre cube alors qu'ils évaluaient à 8 marks le mètre cube de bois à brûler. L'expert Liebnitzky, au contraire, l'a évalué à 25 marks et a déclaré en même temps qu'il s'agit ici de bois de construction equarri, analogue à celui que l'on emploie egalement en grandes quantités dans la construction en Allemagne, spécialement à portée et à l'ouest de la Pomeranie occidentale. Cette opinion s'est trouvée partagée par les experts qui ont examiné le bois durant son déchargement à Lubeck, en ce sens qu'ils ont déclaré que la cargaison consistait indubitablement en bois de construction équarri. Conformément à cette appréciation, le bois a atteint dans la vente publique faite à Lubeck le prix de 28, 58 marks le mètre cube.

Il n'y a donc aucun doute qu'il s'agit bien ici de bois de construction et non pas de bois à brûler.

Lorsque la Déclaration de Londres (article 24) et l'Ordonnance des prises (paragraphe 23) parlent de « combustibles », il faut avant tout entendre par là les matériaux qui, tenant compte des conditions du commerce et du taux des prix, sont effectivement employés en vue de la combustion et tels que généralement préparés pour cet usage ils sont expédiés à leur lieu de destination. En particulier, le bois en tant que combustible, le bois à bruler, se distingue par sa nature de toute espèce de bois de construction.

celui-ci acquérant en général une plus-value du seul fait du travail dont il a été l'objet. D'un autre côté, il y a lieu de tenir compte que les prescriptions du droit des prises sont conçues en vue de la guerre et qu'elles doivent, en conséquence, être interprétées de telle sorte qu'elles ne puissent être tournées. On ne saurait donc tenir compte exclusivement de la désignation en usage dans le commerce; sans quoi, il serait possible, en faisant subir au bois un certain traitement n'entrainant pas de frais supplémentaires ou n'entraînant que des frais minimes, de lui donner une qualification qui lui enlèverait le caractère de contrebande, en évitant que son emploi comme combustible conduise à une destruction inutile d'une valeur économique importante. En fait, le bois à brûler exige lui-même une certaine part de travail ou d'aménagement dont les frais ne sont pas notablement moindres que ceux qu'exigent certaines catégories inférieures de bois de construction, catégories parmi lesquelles il faut ranger notamment les bois de mine. Il n'y a pas ici une ligne de démarcation bien nette. C'est en parfait accord avec la situation juridique telle que l'avait créée l'Ordonnance des prises que le Département des affaires étrangères a notifié, en septembre 1914, au Gouvernement suédois « que toute espèce de bois brut ou demi-brut serait considéré comme contrebande conditionnelle, parce que susceptible d'être employé comme combustible et comme étant, en fait, affecté suivant les circonstances à cet usage ; que le même traitement serait appliqué aux bois de mine et aux bois à papier, qu'ils fussent ou non revêtus de leur écorce ; mais qu'il en serait autrement des bois qui, par suite du travail, soit manuel, soit mécanique, auquel ils ont été soumis, auraient acquis une plus-value importante, de telle façon que leur utilisation comme combustible entraînerait le sacrifice d'une valeur économique ». On retrouve cette même concordance dans la proclamation du 17 novembre 1914 publiée dans le *Journal des lois de l'Empire*, interprétant dans un sens absolument conforme les dispositions de l'Ordonnance des prises. Il est évident toutefois que, même avec cette interprétation, le bois dont il s'agit ici ne saurait être ramené sous la catégorie des combustibles. Ceci s'accorde également avec une déclaration qui a été faite au Gouvernement suédois, dès le 28 août 1914, par l'entremise du ministre d'Allemagne à Stockholm, d'après laquelle les planches, les poutres sciées et le bois de construction équarri ne seraient point considérés comme contrebande de guerre.

Jusqu'ici la décision attaquée mérite d'être approuvée. En revanche, pour ce qui regarde la demande de dommages-intérêts, on ne saurait concéder au premier juge que la détermination de la valeur du bois aurait constitué un cas-limite douteux et qu'il aurait existé, par conséquent, des motifs suffisants pour saisir le navire. Le commandant du navire devait savoir, et savait en fait, que le bois n'était pas du bois à brûler. Il n'a pas pu supposer davantage qu'il s'agissait ici de bois de mine. La Cour des prises a constaté elle-même que la cargaison se composait de « poutres » et que la saisie a eu lieu « parce que la cargaison aurait pu être employée comme bois de mine » ou, comme la Cour le dit plus loin, « parce que la valeur du bois autorisait à croire qu'il aurait pu être employé comme bois de mine ou comme combustible ». On ne saurait admettre cette façon de raisonner. Tout bois quelconque est, en dernière analyse, susceptible d'être brûlé. On ne peut donc se baser sur cette simple possibilité. Ce qui est réellement décisif, c'est la qualité intrinsèque du bois dans le sens décrit ci-dessus. Quand bien même on devrait admettre que le bois de mine forme du combustible au sens attribué à ce terme par l'Ordonnance des prises, il n'en résulterait pas que le bois de construction équarri doive

pareillement être considéré comme tel, fût-il susceptible d'être employé comme bois de mine. L'officier a pu tomber sous ce rapport dans une erreur excusable ; mais cette méprise n'a pas porté sur la nature de la cargaison. S'il s'est décidé, malgré tout, à saisir, c'est parce qu'il a interprété inexactement la disposition de l'Ordonnance des prises et qu'il a donné à la notion de combustible une extension incompatible avec cette disposition. En aucun cas on ne saurait considérer une interprétation inexacte de l'Ordonnance des prises comme un motif suffisant de saisie. La question de savoir si le commandant du navire de guerre a commis ou non une faute n'intervient pas ici.

La demande du réclamant apparaît donc comme fondée en son principe, en tant que celui-ci a souffert un préjudice en sa qualité de propriétaire du navire *Elida* ; il n'y a pas lieu d'examiner si, comme le prétend le réclamant, il manquait encore, en outre, l'une ou l'autre condition pour justifier la saisie.

Du 18 mai 1915. — Cour suprême des prises de Berlin.

3

Cour suprême des prises de Berlin, 18 juin 1915

NAVIRE DE COMMERCE ENNEMI A L'OUVERTURE DES HOSTILITÉS, NAVIRE AUX ENVIRONS IMMÉDIATS D'UN PORT BELLIGÉRANT, SORTIE D'UN PORT, EAUX MARITIMES, FLEUVE RELIANT UN PORT A LA MER, SAISIE EN MER, CONVENTION VI DE LA HAYE DU 18 OCTOBRE 1907, ARTICLES 1er ET 2 NON APPLICABLES, ARTICLE 3 APPLICABLE, RÉSERVE DE L'ALLEMAGNE, NON-APPLICATION VIS-A-VIS DE L'ALLEMAGNE; DROIT DE PRISE, EXERCICE, EAUX SERVANT A LA NAVIGATION MARITIME, NAVIRES GUERRE, AUTORITÉS DES PORTS.

Le navire de commerce ennemi saisi, à l'ouverture des hostilités, au moment où il sortait d'un port belligérant, dans la partie du fleuve qui relie ce port à la mer, ne profite pas de l'immunité accordée par les articles 1er et 2 de la Convention de La Haye du 18 octobre 1907.

L'article 3 de la VIe Convention de La Haye de 1907 ayant fait l'objet d'une réserve de la part de l'Allemagne, on doit considérer comme de bonne prise le navire ennemi rencontré en mer au début de la guerre et alors que le capitaine ignorait les hostilités ;

Ainsi, le navire de commerce russe saisi par un navire de guerre allemand sur le cours de la Trave entre Lubeck et Travemünde, au moment où il sortait du port de Lubeck, est réputé saisi non pas dans ce port, mais en mer, et par suite, tombant sous l'application non pas des articles 1er et 2 de la VIe Convention de La Haye, reconnus par l'Allemagne, mais de l'article 3 non reconnu par elle, il doit être déclaré de bonne prise.

Le droit de prise, qui par sa nature doit être en principe exercé par des navires de guerre, peut être opéré aussi en dehors d'un port par les autorités de ce port ;

L'exercice du droit de prise n'est pas borné à la haute mer, mais s'étend sur toutes les eaux qui servent à la navigation maritime.

(Vapeur russe *Primula*).

La Cour suprême des prises de Berlin a, dans sa séance du 18 juin 1915, rendu l'arrêt suivant sur l'affaire du vapeur russe *Primula*, jugée le 29 décembre 1914, par la Cour des prises de Kiel :

Le vapeur russe *Primula*, port d'attache Helsingfors, chargé de marchandises en ballots à l'adresse de négociants finlandais, quittait le port de Lubeck dans l'après-midi du 1er août 1914 pour se rendre en Finlande. Vers 7 heures du soir il fut saisi sur la Trave par le capitaine du port de Lubeck et ramené à Lubeck. La cargaison fut débarquée et a été dans la suite remise aux expéditeurs allemands, à l'exception d'un lot de 497 sacs de terre à porcelaine. En ce qui concerne les autres circonstances de la cause, la Cour suprême s'en réfère au jugement de première instance.

La Cour des prises siégeant à Kiel a prononcé la confiscation du vapeur et de la terre à porcelaine. Le Commissaire du Gouvernement impérial près la Cour des prises a interjeté appel de ce jugement, du 29 décembre 1914, et déposé le 4 février 1915 des conclusions à l'effet d'annuler le jugement et de faire dire que la procédure de prise avait été appliquée à tort au vapeur *Primula*.

Le Commissaire impérial près la Cour suprême des prises s'est rallié à ces conclusions pour les motifs suivants :

1° Le vapeur *Primula* a été saisi dans la zone du port de Lubeck-Travemunde, le fleuve tout entier devant être considéré comme une extension du port, dont il forme partie intégrante. Les dispositions de la VIe Convention de la deuxième Conférence de La Haye sont donc applicables au cas présent et la confiscation du navire n'est pas valable.

2° La saisie ne peut être considérée comme ayant eu lieu en vertu du droit de prise, car elle a été opérée non par un acte de guerre, mais par l'administration du port de Lubeck en vertu d'un arrêté du sous-secrétaire d'État de l'intérieur ; la saisie sous forme de prise est au contraire une mesure purement militaire qui ne saurait être de la compétence des autorités d'un port. L'application des paragraphes 14 à 22 du Code des Cours des prises, telle qu'elle est définie par le paragraphe 23 du dit Code, n'a pas du tout pour conséquence que toutes les autres dispositions du droit de prise soient applicables aux cas y énoncés. En outre, la Cour des prises n'était pas compétente en l'espèce, puisqu'il ne s'agissait pas d'une prise au sens propre du mot.

L'appel, interjeté dans les formes et les délais légaux, n'est pas fondé.

Motifs :

Tout dépend, dans le cas présent, de la réponse qui sera donnée à la question préalable : le vapeur *Primula* a-t-il été saisi *dans le port* ou hors du port, *en mer*. Dans le premier cas, les dispositions de la VIe Convention de la deuxième Conférence de La Haye lui sont applicables et la confiscation du navire n'est pas valable. Mais le premier tribunal a admis à bon droit que la saisie avait eu lieu hors du port. Le vapeur *Primula* a été incontestablement saisi en dehors des limites du port de Lubeck proprement dit,

On ne pourrait considérer la saisie comme ayant été effectuée à l'intérieur du port qu'en admettant que tout le cours de la Trave entre le port de Lubeck et celui de Travemünde ne forme qu'un port unique. Effectivement cette façon de voir a été défendue par le Commissaire impérial près la Cour suprême des prises, mais la Cour ne peut s'y ranger et elle s'en tient, au contraire, dans le cas présent à la définition du mot « port » sur laquelle est fondée sa décision dans l'affaire de la prise du *Fenix* (1). Il a été établi dans cette décision, en s'appuyant sur les travaux préparatoires de la VIe Convention, que l'article 1er, alinéa 2, de celle-ci concerne uniquement les navires qui, ignorant l'ouverture des hostilités, entrent directement dans un port ennemi et y font escale. Tant qu'ils se trouvent *en dehors du port ennemi et même dans ses environs immédiats* (ainsi qu'il est exposé dans l'arrêt susdit), ils ne sont pas sous la sauvegarde des articles 1 et 2 de la Convention, mais sont de bonne prise tout comme s'ils se trouvaient en mer. Il est vrai que, si l'on considère la Convention dans son ensemble, ils ne sont pas même alors soumis au droit de capture en mer, étant sous la sauvegarde de l'article 3. Mais cet article n'a été accepté ni par l'Allemagne ni par la Russie : il ne peut donc entrer en ligne de compte. Sans doute, il s'agissait dans le cas du *Fenix* d'un navire entrant dans le port, tandis que le *Primula* a été saisi au moment où il en sortait. Mais cette différence ne change rien à la question de principe ici débattue. La notion de « port » ainsi définie, l'argumentation du Commissaire près la Cour suprême des prises n'est pas de nature à justifier une autre décision en la matière, car on ne peut admettre que les quelques vingt kilomètres du cours de la Trave entre Lubeck et Travemünde puissent être considérés comme constituant un port dans le sens propre du mot et le fait qu'ils sont soumis pour la police de la navigation aux autorités des deux ports n'a pas d'importance en l'espèce.

Si par suite la VIe Convention n'est pas applicable au cas du vapeur *Primula*, on peut se demander, d'autre part, si la saisie du navire est justifiable au point de vue du droit, notamment si elle a été opérée en vertu du droit de prise. Sur ce point également la Cour suprême des prises se range à l'avis du premier tribunal. Il est sans doute exact que le droit de prise, par sa nature même, est en principe exercé par des navires de guerre : aussi les dispositions du Code de la Cour des prises tiennent-elles compte avant tout de cette circonstance. Il ressort pourtant du paragraphe 23 de ce Code que le législateur a eu également en vue d'autres cas et qu'il a notamment envisagé l'exercice du droit de prise par des troupes ou par les autorités des ports. Le fait que le paragraphe 23 prévoit seulement l'application des paragraphes 14 à 22 du même Code n'exclut pas, ainsi que le premier tribunal l'a pensé avec raison, l'application des autres prescriptions du droit de prise, et les dispositions contenues dans le paragraphe 20, section 2, prouvent déjà que lorsque le Code parle de prises opérées dans les ports, il n'envisage pas uniquement des mesures préparatoires mais bien l'intervention des Conseils des prises.

Si donc il est admis par ce paragraphe que les autorités des ports peuvent saisir des navires en vertu du droit de prise, on ne voit pas pourquoi ce droit ne leur serait pas reconnu dans le cas présent. Dans ces conditions, la question de savoir en vertu de quels ordres le capitaine du port est intervenu, et si notamment il l'a fait pour se conformer à des instructions générales données pour le cas de guerre, est tout à fait secondaire en l'espèce ; elle n'a aucun effet sur la légalité de son intervention qui doit être jugée

(1) V. le texte de cette décision, ci-dessus, p. 1.

uniquement d'après les dispositions des lois concernant cette matière. Or, d'après celles-ci, la seule interprétation du cas présent est que le vapeur *Primula* a été saisi en vertu du droit de prise. Si la saisie avait été pratiquée à l'intérieur du port, le cas serait différent, car le Code des prises n'est pas applicable aux navires dans cette situation, puisqu'ils sont sous la sauvegarde de la VI[e] Convention de la deuxième Conférence de La Haye et par suite échappent au droit de prise ; leur saisie ne peut donc être opérée en vertu de ce droit. Si par contre un navire ennemi est mis sous séquestre en dehors d'un port par les autorités d'un port, cette saisie ne peut être effectuée que comme exercice du droit de prise, faute d'autres dispositions légales qui pourraient la justifier. C'est un principe de droit reconnu que l'exercice du droit de prise n'est pas borné à la haute mer, mais s'étend sur toutes les eaux qui servent à la navigation maritime. Or la Trave sert, ainsi que la Cour le sait pertinemment, à la navigation maritime. Dans ces conditions, l'appel ne peut être admis. L'attribution des dépens est fixée par le paragraphe 37 du Code des Cours des prises.

Du 18 juin 1915. — Cour suprême des prises de Berlin.

4

Cour suprême des prises de Berlin, 18 juin 1915

PREUVE, SAISIE D'UN NAVIRE DANS LES EAUX NEUTRES, DÉCLARATIONS DU CAPITAINE ET DU PILOTE, PROCÈS-VERBAL DE PRISE ; EAUX TERRITORIALES, ÉTENDUE ; CONTREBANDE DE GUERRE, BOIS DE CONSTRUCTION, BOIS A BRULER, DOUVES POUR TONNEAUX, PLANCHES SCIÉES ; DOMMAGES-INTÉRÊTS, MOTIFS SUFFISANTS, CAPTURE NON EXCUSABLE.

La Cour des prises, pour décider si une saisie a été faite ou non à l'intérieur des eaux territoriales neutres, ne peut prendre en considération les déclarations du capitaine et du pilote du navire saisi, alors que ces déclarations ne reposent que sur des données approximatives, sans relevés exacts pour déterminer la situation du navire ;

Elle est, au contraire, fondée à tenir compte du procès-verbal de prise qui indique avec précision la situation du navire au moment de sa saisie et dont les calculs ont été faits, aussitôt après son arrestation, par le maître timonier et le premier maître timonier du bâtiment capteur.

La capture d'un navire effectuée à plus de trois milles marins de la côte d'un Etat neutre est légalement faite, alors même que cet Etat aurait fixé à quatre milles marins l'étendue de ses eaux territoriales.

Des douves pour tonneaux et des planches sciées, c'est-à-dire du bois ayant subi une façon augmentant sa valeur, ne peuvent être considérées comme du bois à brûler déclaré contrebande de guerre

à titre de « combustible » par l'Ordonnance des prises allemande en vigueur au moment de la saisie.

Lorsqu'un examen superficiel de la cargaison d'un navire doit permettre à l'officier du bâtiment capteur de reconnaître qu'elle n'est pas de la contrebande de guerre, la capture du navire et de son chargement ne peut être déclarée reposer sur des motifs suffisants, et dès lors doit donner lieu au profit du propriétaire à l'allocation de dommages-intérêts.

Vapeur norvégien *Géfion*

La Cour suprême des prises de Berlin a, dans sa séance du 18 juin 1915, rendu l'arrêt suivant dans l'affaire du vapeur norvégien *Géfion*, jugée le 8 décembre 1914 par la Cour des prises de Kiel :

Le vapeur norvégien *Géfion*, qui se rendait de Hernoesand à New-Castle et Dundee avec un plein chargement de douves et de planches sciées, a été capturé le 3 novembre 1914 par un navire de guerre allemand près du bateau-feu de Falsterbo. Le navire appartient à la Société anonyme de navigation Géfion, de Bergen, où elle est représentée par Adolphe Halvorsen. Les connaissements étaient en partie à ordre, en partie au nom de l'affréteur John H. Douglas, de Londres. Le navire a été conduit d'abord à Swinemünde, puis à Stettin. Il fut ensuite libéré, sur requête de la Société propriétaire, contre consignation de sa valeur fixée par expertise et après déchargement de sa cargaison qui est entreposée à Stettin.

La Société a formulé une réclamation et déposé, dans les délais légaux, des conclusions tendant à la restitution du navire et de la cargaison et à l'attribution de dommages-intérêts. La Cour des prises de Kiel a ordonné la confiscation du navire et de la cargaison et rejeté les conclusions de la Société.

L'appel interjeté par la Société contre cet arrêt est déclaré fondé.

Motifs :

La Société demanderesse avait tout d'abord fait valoir que la capture du navire avait eu lieu à l'intérieur de la zone neutre suédoise. La Cour des prises a repoussé à bon droit ce moyen. Il est vrai que le capitaine du vapeur *Géfion* et que le pilote, qui se trouvait à bord au moment de la capture, sont d'accord pour prétendre que le navire était alors seulement à deux milles et demi marins de la côte et ils ont fondé la protestation adressée par eux au commandant du navire capteur sur le fait qu'ils se trouvaient dans les eaux territoriales suédoises. Mais leur opinion ne reposait que sur des données approximatives, car ils n'ont pas fait de relevés exacts pour déterminer la situation du navire. Au contraire le procès-verbal de prise indique très exactement 55° 17 de latitude Nord et 12° 47 de longitude Est comme situation du navire, et le commandant du navire capteur a déclaré sous serment devant la Cour des prises que les calculs établissant l'éloignement où il se trouvait de la côte avaient été faits par le maître timonier et le premier maître timonier qui méritent une confiance absolue, que ces calculs avaient été faits aussitôt après la capture, tandis que le capitaine du *Géfion* n'avait émis d'affirmation contraire que deux heures plus tard et qu'alors même le témoin avait constaté personnellement qu'on se trouvait à plus de trois milles marins de la côte.

Si la capture du navire a eu lieu à plus de trois milles marins de la côte, ainsi qu'il est établi par le témoignage ci-dessus, il n'y a rien à objecter

contre sa légalité, et si la Suède prétend étendre le domaine des eaux territoriales jusqu'à quatre milles de la côte, cette prétention n'influe en rien, ainsi qu'il a été exposé avec détails dans l'arrêt sur la prise du vapeur *Elida* (1), sur les jugements rendus par la Cour des prises conformément aux dispositions du Code allemand des Cours de prises.

Par contre, la Cour suprême des prises ne peut admettre que la cargaison du vapeur *Géfion* ait été de la contrebande. Elle ne pouvait être tenue pour telle, d'après le texte de l'Ordonnance allemande des prises qui était encore en vigueur au commencement de novembre 1914, que s'il avait été possible de la considérer comme du combustible.

La cargaison se composait pour la moindre partie (111,5 Standard) (2) de douves, pour la plus grande partie (446 mètres cubes) de bouts de planches sciées (le contrat de vente qui a été produit les appelle *deal, batten-ends, boards-ais* (3), *lattes, madriers-for boxmaking*). Les experts consultés par le service des prises à Swinemünde ont déclaré que les douves semblaient être des bois pour tonneaux et par suite du bois de travail et non du bois de chauffage. Le reste de la cargaison se composait, d'après la description qu'en ont donnée les mêmes experts, de bouts de planche en sapin de 30 à 150 centimètres de longueur, dont l'épaisseur atteignait 5 centimètres dans la plupart des cas, mais descendait parfois à 2 centimètres, et ayant de 10 à 20 centimètres de largeur. Ces données indiquent d'elles-mêmes que le jugement des experts, qui ont déclaré qu'il s'agissait de bois à brûler, manque de fondement. Il se peut que ce bois de travail ait été de peu de valeur, mais seulement à cause de la petite dimension des morceaux; ce n'en étaient pas moins des planches sciées c'est-à-dire du bois ayant subi une façon qui augmentait d'autant plus sa valeur que la matière première en avait moins. Le témoignage du destinataire Ramsay, dont la déposition a été confirmée sur les points importants par des dépositions ultérieures faites sous serment, établit que ces planches étaient destinées au témoin qui les avait achetées à John H. Douglas, de Londres, et qu'elles devaient servir à fabriquer les genres de caisses employées principalement par les confiseurs, fabricants d'eaux gazeuses, brasseurs et distillateurs. Devant cette déposition disparaît l'objection faite par les experts commis à Swinemünde, lesquels estimaient que certaines planches étaient trop épaisses pour fabriquer des caisses. Il n'est pas niable qu'il s'agit ici de bois dont la valeur, ainsi que l'a déclaré officiellement le ministère des Affaires étrangères au Gouvernement suédois, avait été sensiblement augmentée par la façon qui leur avait été donnée, et que leur emploi comme combustible aurait entraîné la perte de cette valeur provenant du travail qui leur avait été consacré.

On ne peut dans ces conditions ni admettre, ni prouver qu'il y ait eu des motifs suffisants pour confisquer le navire. La Cour suprême des prises n'a pas à décider si le commandant du navire capteur est personnellement responsable ou non. Ce qu'il importe d'établir en l'espèce, c'est qu'un examen même superficiel de la cargaison devait renseigner suffisamment sur la nature des bois décrits ci-dessus et qu'un officier connaissant la définition du combustible donnée par l'Ordonnance des prises devait forcément, s'il

(1) V. le texte de cette décision ci-dessus, p. 8.

(2) Unité de mesure linéaire pour le bois de charpente correspondant à environ 200 pieds.

(3) *Deal* = planche de pin ou de sapin ayant plus de 7 pouces de large et 6 pieds de long. *Batten* = planche ayant de 7 à 2 pouces et demi de large et au moins 6 pieds de long.

se posait la question de savoir si le navire pouvait être capturé, arriver à la conclusion qu'il n'était pas en présence de combustible.

L'arrêt dont il a été interjeté appel doit donc être annulé. Le navire — en l'espèce la caution déposée pour lui — et la cargaison doivent être libérés et la demande en dommages-intérêts formulée par l'armateur doit être déclarée fondée.

Du 18 juin 1915. — Cour suprême des prises de Berlin.

5

Cour suprême des prises de Berlin, 18 juin 1915

CONTREBANDE DE GUERRE, CONTREBANDE RELATIVE, BOIS DE MINES, DESTINATION ENNEMIE, PLACE FORTIFIÉE, PRÉSOMPTIONS, PREUVE CONTRAIRE ; DOMMAGES-INTÉRÊTS, SAISIE, MOTIFS SUFFISANTS, CAPTURE EXCUSABLE ; FRAIS, CARGAISON, DÉCHARGEMENT, EMMAGASINAGE ; COUR DES PRISES, COMPÉTENCE, CONSERVATION DU NAVIRE ET DE LA CARGAISON, DÉPENSES.

Les bois de mine rentrent dans la catégorie des combustibles déclarés contrebande de guerre relative par l'Ordonnance des prises en vigueur au moment de la saisie.

Toute contrebande relative, en route directement pour un port ennemi, peut être capturée et ensuite confisquée si elle est destinée à être utilisée par les forces belligérantes et les administrations de l'ennemi ;

Et, aux termes de l'article 33 de l'Ordonnance des prises allemande du 30 septembre 1909-3 août 1914, on doit considérer qu'il en est ainsi, lorsque l'envoi est fait à destination d'une place fortifiée : le port anglais de Hull est une place fortifiée ;

Mais les présomptions de destination ennemie énumérées à l'article 33, qui s'adressent aux tribunaux de prises aussi bien qu'aux officiers des navires de guerre, n'excluent pas la preuve contraire;

Des bois de mines dirigés vers une place fortifiée de l'ennemi ne doivent donc pas être soumis à confiscation, s'il est établi que ces bois ne devaient pas être utilisés par les forces belligérantes ou les administrations d'un Etat ennemi, mais étaient destinés, au moment de l'achat antérieur à la guerre, et aussi par la suite, à un emploi industriel pour l'exploitation des mines par des particuliers;

Une simple possibilité de l'emploi de ces bois par le gouvernement ennemi ne peut être prise en considération, à défaut d'indices suffisants permettant d'admettre qu'elle est passée dans le domaine des faits.

Le propriétaire d'une marchandise illégalement capturée ne peut réclamer des dommages-intérêts au capteur, s'il y avait pour celui-ci des raisons suffisantes d'effectuer la prise ;

Et le commandant d'un navire de guerre a des raisons suffisantes pour exercer le droit de prise lorsqu'il se trouve en présence d'un navire entièrement chargé de contrebande de guerre, se rendant vers une place fortifiée de l'ennemi et dont la cargaison avait pour destinataire une maison qui lui était complètement inconnue ou dont le nom ne lui garantissait pas en tout cas qu'elle ne serait pas employée pour des buts de guerre.

Les dépenses pour décharger et entreposer la cargaison d'un navire saisi, faites à la requête et dans l'intérêt exclusif du propriétaire qui désirait rentrer en possession de son navire, ne doivent pas être mises à la charge du capteur qui a à tort capturé ce navire et son chargement.

Il n'appartient pas aux tribunaux de prises de décider si le propriétaire d'un navire et d'une cargaison capturés à tort peut être admis à se faire rembourser les dépenses qu'il a faites, sans mandat ou pour quelque motif de droit privé, à fin de conservation du navire et de la cargaison lorsque la prise a été amenée dans le port.

(Vapeur danois *Alfred Hage*)

La Cour suprême des prises de Berlin a, dans sa séance du 18 juin 1915, rendu l'arrêt suivant dans l'affaire du vapeur danois *Alfred Hage*, jugée le 8 décembre 1914 par la Cour des prises de Kiel :

Le vapeur danois *Alfred Hage*, chargé entièrement de bois de mines et se rendant de Nyborg-Haparanda à Hull, fut capturé le 16 octobre 1914 par un navire de guerre allemand en pleine mer, à environ 4 milles marins à l'Est du bateau-feu de Falsterbo. Le vapeur appartient à la Société anonyme de navigation Vendila, de Copenhague. Les connaissements étaient au nom de Pymann Bell et Co, de New-Castle. La prise a été amenée d'abord à Swinemünde, puis à Stettin. Elle fut ensuite, sur requête de la Société propriétaire, remise en liberté contre consignation de sa valeur fixée par expertise et après déchargement de sa cargaison qui est entreposée à Stettin.

La Société propriétaire a formulé une réclamation et déposé, dans les délais légaux, des conclusions tendant à la restitution du navire et de la cargaison et à l'attribution de dommages-intérêts.

La Cour des prises de Kiel a ordonné la confiscation du navire et de la cargaison et rejeté les conclusions de la Société.

L'appel interjeté contre cet arrêt est déclaré fondé en partie.

Motifs :

La Cour des prises a jugé à bon droit que la cargaison du vapeur était contrebande relative. Les bois de mines n'étaient pas encore, il est vrai, expressément cités sur la liste de contrebande relative qui était en vigueur lors de la capture du navire, mais la liste mentionnait les combustibles, et on doit comprendre sous ce terme les bois de mines de l'espèce dont il s'agit ici. L'Ordonnance des prises est faite pour la guerre et pour les circonstances nées de l'état de guerre : il ne faut donc pas en l'interprétant rester esclave du texte, car on ouvrirait ainsi une large brèche dans la barrière qu'elle a voulu élever. Il est exact que les bois de mines reçoivent pour être utilisables une façon spéciale et sont donc ouvrés. Mais le bois de chauffage lui-même

reçoit une certaine façon et la préparation donnée au bois pour le rendre propre à être employé dans les mines est tellement rudimentaire que la perte de travail éprouvée en se servant de ce bois comme combustible ne peut entrer en ligne de compte. Cette interprétation de l'Ordonnance des prises est d'autant moins préjudiciable aux intérêts des parties en cause que, dès la fin d'août ou au commencement de septembre 1914 le ministère des Affaires étrangères allemand a informé les Gouvernements de Suède et de Norvège que tous les bois non ouvrés ou grossièrement travaillés seraient considérés comme contrebande de guerre et que dans cette catégorie étaient rangés les bois bruts ou écorcés destinés aux mines ou à la fabrication du papier, à l'exclusion des bois dont la façon aurait augmenté assez sensiblement la valeur pour que leur emploi comme combustible présente une perte de travail appréciable. Cette communication a été rendue publique en Suède et en Norvège, de sorte que tous les intéressés ont dû en être informés et qu'il n'est pas admissible que dans la suite un seul capitaine marchand ait quitté un port de Suède ou de Norvège avec un chargement de bois sans connaître cette probibition.

Toute contrebande relative, qui, comme dans le cas présent, est en route directement pour un port ennemi, peut être capturée et ensuite confisquée si elle est destinée à être utilisée par les forces belligérantes et les administrations de l'ennemi. Le dernier cas pouvait être présumé puisque Hull, port de destination du navire, est une place fortifiée, ainsi qu'il ressort d'une déclaration officielle de l'Amirauté Impériale (article 33, alinéa 1c de l'Ordonnance des prises). C'est à tort que la Société demanderesse prétend que les présomptions énumérées à l'article 33 de l'Ordonnance des prises n'ont de valeur que pour le commandant du navire capteur et pour la décision qu'il prend au moment de la capture. L'Ordonnance des prises ne s'adresse pas seulement au commandant du navire capteur. L'Ordonnance se conforme en général à la Déclaration de Londres, ce qui permet de conclure qu'elle a conçu les présomptions énumérées à l'article 33 dans le même esprit que l'avait fait l'article 34 de la Déclaration. Il n'est pas soutenable que cet article 34 soit uniquement une instruction pour les officiers des navires de guerre et, si l'on avait le moindre doute à cet égard, il serait dissipé par les commentaires qui y sont joints et qui se trouvent dans le rapport général du Comité de rédaction. Il y est dit, en effet, que les présomptions doivent faciliter l'administration de la preuve qui incombe à la force armée ayant procédé à la capture et le commentaire ajoute expressément en ce qui concerne la réfutation des présomptions que les tribunaux, c'est-à-dire en premier lieu la Cour nationale et en second lieu la Cour internationale des prises, dont l'établissement était alors projeté, auront à en connaître.

Il est exact que des négociations ont été entamées par les Gouvernements d'Allemagne et d'Angleterre après la signature de la Déclaration de Londres pour établir d'une façon plus précise la définition de place forte. Mais elles ne furent engagées que pour le cas où la Déclaration serait ratifiée, cas qui ne s'est pas produit, et, en outre, elle n'ont pas conduit à un accord : ces négociations ne peuvent donc entrer en ligne de compte pour la solution de l'affaire présente.

Les présomptions admises par l'article 33 de l'Ordonnance des prises n'excluent pourtant pas la preuve contraire. C'est ce qui est dit expressément dans l'article 34 de la Déclaration de Londres. Suivant l'article 33 de l'Ordonnance des prises, la présomption est valable tant qu'elle n'est pas contredite par les circonstances.

La Cour des prises n'a pas estimé que la preuve contraire ait été faite. Mais

les moyens de preuve apportés en appel ont profondément modifié l'état de la cause. On se trouve maintenant en présence de dépositions sous serment qui établissent d'une façon irréfutable que les destinataires Pymann Bell et Cº font un important commerce de bois de mines dont ils fournissent un grand nombre de mines de charbon, nommément désignées, lesquelles sont toutes la propriété de particuliers, qu'il s'agissait d'une cargaison de bois achetée par acte de vente du 31 mars 1914 et qui était destinée à remplir des contrats de livraison conclus par Pymann Bell et Cº avec certaines des mines de charbon susdites auxquelles cette maison s'était engagée à fournir des bois de mines, que le connaissement, daté du 12 octobre 1914, se trouve encore en possession des destinataires. Tel est le résumé des dépositions du directeur de la susdite maison, Samuel Spring, qui a présenté l'acte d'achat et le connaissement en original, et ses dires sont confirmés sous serment sur les points essentiels par le courtier maritime Rosenvinge et le commissionnaire en bois Huss de New-Castle, ainsi qu'en général par les consuls de Suède, de Norvège et de Danemark.

La preuve est ainsi faite que le bois dont il s'agit était destiné, non pas seulement au moment de l'achat, mais aussi par la suite, à un emploi industriel pour l'exploitation des mines par des particuliers et non à être utilisé par les forces belligérantes ou les administrations d'un Etat ennemi. Il est vrai qu'au moment de la capture du vapeur il y avait en Angleterre une forte pénurie de bois de l'espèce en question et il n'est pas invraisemblable que le Gouvernement anglais ait eu également besoin de bois de cette sorte pour des buts de guerre. Mais rien ne prouve que le gouvernement anglais aurait en conséquence pris possession précisément des bois en question, par exemple par voie de réquisition, et aurait empêché la maison Pymann Bell et Cº de satisfaire aux contrats qu'elle avait passés. Une possibilité de cette sorte, présentée en termes aussi généraux, ne peut être prise en considération, tant qu'on n'a pas d'indices suffisants permettant d'admettre qu'elle est passée dans le domaine des faits.

Si par suite il n'est pas possible de maintenir la confiscation de la cargaison et du navire, c'est-à-dire en ce qui concerne celui-ci de retenir la caution représentant sa valeur, il résulte d'autre part de l'exposé ci-dessus que la question se posait tout autrement pour l'officier commandant le navire capteur au moment de la capture du vapeur. Il se trouvait en présence d'un navire entièrement chargé de contrebande, se rendant vers une place fortifiée d'Angleterre, et dont la cargaison avait pour destinataire une maison qui lui était complètement inconnue, comme il est vraisemblable, ou dont le nom ne lui garantissait pas en tout cas que cette cargaison serait pas employée pour des buts de guerre. Dans ces conditions, il avait l'obligation, ou tout au moins le droit de procéder à la capture. Comme il y a eu des raisons suffisantes pour exécuter la prise (article 8 de l'Ordonnance des prises), la demande en dommages-intérêts formulée par la Société propriétaire est mal fondée.

On en peut dire autant de sa requête subséquente aux fins de remboursement des frais occasionnés par la capture, lesquels doivent être en tout état de cause à la charge de l'Etat allemand, au dire de la demanderesse. S'il s'agit de dépenses qui ont été faites pour décharger et entreposer la cargaison, il faut remarquer que le déchargement et l'emmagasinage ont été opérés à la requête et dans l'intérêt exclusif de la demanderesse qui désirait rentrer en possession de son navire contre caution. On ne voit pas en vertu de quel principe de droit la demanderesse pourrait prétendre à une indemnité à ce titre. Le courtier maritime de la demanderesse a, d'autre part, pris toutes les mesures qui lui paraissaient utiles pour la conservation

du navire et de la cargaison, lorsque la prise a été amenée dans le port. La demanderesse pourrait tout au plus réclamer le remboursement des dépenses faites à cette occasion par son courtier et que la Commission des prises aurait dû autrement prendre à sa charge. Mais, dans ce cas, la demanderesse ne s'adresse pas à la juridiction compétente. Les tribunaux de prises n'ont pas à décider si la demanderesse peut être admise à réclamer le remboursement de ses dépenses pour frais de gestion effectuée sans mandat ou pour tout autre motif de droit privé. En constatant qu'il y avait des raisons suffisantes pour procéder à la capture du navire, ils doivent se contenter de déclarer que le droit de prise s'oppose à l'attribution de tous dommages intérêts.

Du 18 juin 1915. — Cour suprême des prises de Berlin.

6

Cour suprême des prises de Berlin, 6 juillet 1915

CONTREBANDE DE GUERRE, CONTREBANDE RELATIVE, MADRIERS, PLANCHES RABOTÉES, PORTES ACHEVÉES ; DOMMAGES-INTÉRÊTS, MOTIFS SUFFISANTS, CAPTURE EXCUSABLE, RÈGLES A SUIVRE.

Des madriers, planches rabotées et portes achevées constituent des objets de contrebande de guerre relative aux termes de l'Ordonnance allemande relative à la contrebande de guerre du 23 novembre 1914.

Pour décider si le commandant du bâtiment capteur avait ou non des motifs suffisants de procéder à une capture, déclarée ensuite mal fondée, et si en conséquence des dommages-intérêts devaient être alloués ou non au propriétaire du navire et de sa cargaison, il faut se guider non pas d'après l'opinion personnelle du commandant, mais d'après un criterium objectif.

(Vapeur norvégien *Norefos*)

La Cour suprême des prises de Berlin a, dans sa séance du 6 juillet 1915, rendu l'arrêt suivant dans l'affaire du navire norvégien *Norefos*, jugée le 24 février 1915 par la Cour des prises de Kiel :

Le vapeur norvégien *Norefos* fut capturé le 2 décembre 1914 par un navire de guerre allemand près du bateau-feu de Drogden et conduit à Swinemünde. Il était chargé de madriers, planches rabotées et portes achevées à destination du port portugais de Lourenzo-Marques. La cargaison avait été embarquée dans les ports suédois de Norrkoeping, Ulfvik et Hudiksvall. Deux connaissements avaient été établis le 13 novembre 1914 à Norrkoeping, deux à Ulfvik (l'un à la date du 19 novembre, l'autre en novembre sans indication de jour), un le 28 novembre 1914 à Hudiksvall. Des copies des connaissements se trouvaient entre les mains du capitaine au

moment de la capture et ont été présentées à la Cour suprême des prises. Les connaissements établis à Norrkoeping et à Ulfvik sont en grande partie imprimés d'avance. En ce qui concerne le port de déchargement, les connaissements contiennent les indications suivantes : « *Bound for Delagoa Bay, viâ other loading ports* », ou « *bound for Lourenzo Marques (Delagoa Bay), viâ other loading ports* ». Le connaissement, établi le 28 novembre 1914, à Hudiksvall, et qui est en grande partie manuscrit, ne contient pas la remarque : « *viâ other loading ports* ». La cargaison était adressée à Delagoa Bay à la Oversea Export C°, qui a son siège à Christiania et des succursales dans les pays les plus divers.

L'Office des prises a relâché le navire et la cargaison, après avoir été avisé par l'Amirauté que le Portugal était encore neutre et après que l'ambassade de Norvège eût donné un certificat de garantie. La Société propriétaire a réclamé des dommages-intérêts pour saisie injustifiée. La Cour des prises de Kiel a rejeté cette demande en faisant valoir qu'il y avait eu des motifs suffisants pour la capture du navire. C'est contre cette décision que la Société demanderesse a interjeté appel aux fins d'établir qu'il n'y a pas eu de motifs suffisants pour la capture et de se voir attribuer des dommages-intérêts. Le Commissaire impérial a conclu au rejet de l'appel.

L'appel, interjeté et justifié dans les formes et délais légaux, est fondé.

Motifs :

Conformément aux dispositions de l'Ordonnance des prises, telles qu'elles ont été promulguées par la déclaration du Chancelier Impérial en date du 23 novembre 1914 (*Bulletin des Lois de l'Empire* [*Reichgesetsblatt*], p. 481), dispositions applicables à la capture du vapeur saisi le 2 décembre 1914, la cargaison du *Norefos* doit être considérée comme contrebande. En effet, sont tenus pour contrebande, aux termes de la déclaration susdite, les bois de toute espèce, à l'état brut ou ouvré (spécialement les bois travaillés à la hache, sciés, rabotés, mortaisés). La seule question qui se pose est donc de savoir si le commandant du navire de guerre avait des raisons suffisantes pour admettre, par application de l'article 35 de l'Ordonnance des prises, que la cargaison était destinée à une puissance ennemie. Car, dans ce cas et uniquement dans ce cas, une demande en dommages-intérêts ne pourrait être admise d'après l'article 8 de l'Ordonnance des prises. Pour résoudre cette question il faut, ainsi que la Cour suprême des prises l'a rappelé à diverses reprises, se guider d'après un critérium objectif : l'opinion personnelle du commandant du navire capteur ne saurait servir de règle. Par suite, il est inutile de rechercher si, dans le cas présent, la capture a été opérée uniquement parce que le commandant du navire capteur a cru faussement que le Portugal était en état de guerre avec l'Allemagne. La saisie serait, au contraire, justifiée si d'autres raisons de fait pouvaient être invoquées. La Cour des prises a cru trouver une de ces raisons dans la mention : « en passant par d'autres ports », portée sur le manifeste du navire et elle a conclu que ces mots laissaient le capitaine libre de toucher, outre les ports indiqués, d'autres ports à son choix et par conséquent quelque port ennemi. En conséquence, la Cour des prises a jugé que l'on se trouvait en présence du cas visé par l'article 37 de l'Ordonnance des prises d'après lequel le commandant peut admettre qu'un navire se dirige vers un port ennemi quand les papiers du bord le laissent libre d'entrer dans un port ennemi. Mais les débats devant la Cour suprême des prises ont établi que la mention en question ne dit pas « en passant par d'autres ports », mais bien : « *viâ other loading ports* ». Les connaissements, présentés à la Cour suprême, et où elle a fait cette constatation, portent en annotation : « *Copy* », ou « *Captains Copy* ». On peut donc admettre, sans hésita-

tion, que leur rédaction est identique à celle des connaissements qui ont, suivant les déclarations des agents de prise, été trouvés en possession du capitaine au moment de la capture du navire et qui étaient par conséquent à la disposition du commandant du navire capteur. Il est caractéristique que la mention ne se trouve que sur les connaissements établis à Norrkoeping et à Ulfvik, tandis que dans le connaissement établi le 28 novembre 1914 à Hudiksvall il est dit simplement : « *bound for Lourenzo-Marques* (*Delagoa Bay*) ». Comme Hudiksvall est le dernier port suédois touché par le vapeur et que d'autre part la cargaison provenait de trois ports, la remarque portée sur les connaissements les plus anciens en date signifie seulement que le capitaine devait compléter son chargement dans d'autres ports suédois, ce qu'il a fait effectivement. Cette interprétation cadre exactement avec le texte de la mention et lui enlève tout sens suspect de sorte que l'article 37 de l'Ordonnance des prises ne peut plus lui être valablement appliqué. Si la mention portée sur le manifeste du navire avait été rédigée en d'autres termes que sur les connaissements, il était facile de déterminer son véritable sens en consultant ces derniers. Cela établi, il n'y a pas lieu d'attacher d'importance aux autres circonstances qui ont paru suspectes au premier juge, à supposer même qu'elles n'aient pas trouvé par la suite une explication satisfaisante. Les documents sur lesquels la Cour suprême s'appuie pour prononcer son jugement ont été, ainsi qu'il a été dit, mis sous les yeux du commandant du navire capteur. S'il avait su les lire sans parti pris, il n'aurait pas pu croire que les papiers du bord laissaient le capitaine libre de toucher un port ennemi. La capture à laquelle il a néanmoins procédé n'avait pas de motifs suffisants et la demande en dommages-intérêts formée par l'armateur est pleinement fondée. Comme l'importance du dommage subi par lui n'a pas encore été débattue, il a paru nécessaire de renvoyer l'affaire en première instance.

Du 6 juillet 1915. — Cour suprême des prises de Berlin.

7

Cour suprême des prises de Berlin, 30 juillet 1915

DESTRUCTION DE PRISE, DESTRUCTION LÉGITIME, NAVIRE DE COMMERCE ENNEMI, CARGAISON NEUTRE, MARCHANDISES SUSCEPTIBLES OU NON DE CONFISCATION, SOUS-MARIN, NON DROIT A INDEMNITÉ, ARTICLE 114 DE L'ORDONNANCE DES PRISES ALLEMANDE DE 1909-1914, CARACTÈRE; COUR DES PRISES, COMPÉTENCE, RÉCLAMATIONS, SOLUTION, QUESTIONS NÉCESSAIRES; APPEL, RÉCLAMANT, FRAIS, NON VERSEMENT ANTICIPATIF, CONSÉQUENCES.

Dans le cas de destruction légitime d'un navire de commerce ennemi, il n'y a pas lieu d'accorder une indemnité aux propriétaires des marchandises, même neutres, existant à bord de ce navire et qui ont été détruites avec lui ;

Et, à cet égard, il n'y a pas à considérer si les marchandises étaient ou non susceptibles de confiscation ;

Il en est spécialement ainsi en cas de destruction d'un navire ennemi opérée par un sous-marin.

L'article 114 de l'Ordonnance des prises allemande des 30 septembre 1909-3 août 1914, qui déclare que le capitaine, avant de se décider à la destruction d'un navire, doit se demander si le dommage en cela causé à l'ennemi équivaut au dédommagement qu'il faudra payer pour la destruction des parties de la cargaison non sujettes à condamnation et qui sont détruites en même temps, n'est qu'un ordre donné aux commandants des navires de guerre par le chef suprême des forces militaires.

Les Cours de prises n'ont pas l'obligation de se prononcer dans chaque cas particulier sur tous les points énumérés à l'article 1er du Code des Cours de prises du 15 avril 1911, lorsque ceux-ci sont sans relevance pour la solution à donner aux réclamations.

Il n'y a pas lieu pour la Cour suprême des prises d'examiner le bien fondé d'un appel si le réclamant n'a pas effectué le versement anticipatif des frais.

Vapeur britannique *Glitra*)

La Cour suprême des prises de Berlin a, dans sa séance du 30 juillet 1915, rendu l'arrêt suivant dans l'affaire du vapeur britannique *Glitra*, jugée le 29 janvier 1915 par la Cour des prises de Hambourg :

Le 20 octobre 1914, le vapeur *Glitra*, appartenant à la firme « Salversen et Co. », de Leith, chargé d'une cargaison composée de marchandises diverses, a été arrêté au cours de son voyage de Leith à Stavanger par le sous-marin allemand *U. 17*, par 50° 4' de latitude Nord et 5° 14' de longitude Est : il a été coulé ensuite avec sa cargaison, après que l'équipage eût quitté le navire. En réponse à l'invitation qui leur a été adressée par la Cour des prises, conformément au paragraphe 26 du Code des Cours de prises, les treizes parties, mentionnées dans le jugement dont appel comme ayant un intérêt dans la cargaison, ont réclamé une indemnité du chef de destruction de leurs marchandises. Les réclamants sont partenaires dans des firmes norvégiennes : seule la requérante mentionnée sous le numéro 2 est une société d'assurances danoise qui fait valoir les droits de son assuré norvégien.

La Cour des prises de Hambourg a décidé, le 29 janvier 1915, que le navire détruit était sujet à confiscation et a rejeté les réclamations.

L'appel interjeté contre cette décision n'est pas fondé.

Motifs :

Tout d'abord la Cour des prises a établi au-dessus de toute contestation que le *Glitra* était un navire anglais et que les circonstances rendaient la destruction du navire indispensable pour le soustraire à la reprise par l'ennemi. Elle n'a pas tranché la question de savoir si les marchandises pour lesquelles des indemnités sont réclamées étaient propriété de neutres, car elle est arrivée à la conclusion que, quand bien même il en serait ainsi, il n'y aurait aucun droit à indemnisation. La Cour justifie cette façon de voir en disant que le point en discussion n'a été tranché ni par l'Ordonnance des prises, ni par les conventions internationales. La Déclaration de Londres, notamment, ne l'aurait point résolu, ainsi que le démontreraient son texte et ses travaux préparatoires. Les opinions auraient été divi-

sées. Le Memorandum français aurait déclaré que les propriétaires des cargaisons neutres n'avaient aucun droit à des dommages-intérêts, attendu que si le capteur estime que la destruction de la prise est nécessitée par des raisons d'ordre militaire, cette destruction constitue un acte de guerre. Le Memorandum britannique, au contraire, aurait reconnu le droit à une indemnité, sauf pour la contrebande de guerre, par la raison qu'une cargaison innocente n'est pas soumise à capture à bord d'un navire ennemi. Quant à la question qui a été formulée comme base de discussion : « le principe d'après lequel la marchandise neutre se trouvant à bord d'un navire ennemi n'est pas saisissable, doit-il être interprété en ce sens qu'en cas de destruction du navire le propriétaire de cette marchandise doit être indemnisé ou en ce sens qu'en pareil cas la destruction du navire constitue un fait de guerre ne donnant légalement pas lieu à une responsabilité pécuniaire à la charge du belligérant ? », elle aurait été discutée, sans qu'un accord ait pu être obtenu. La question qui aurait dominé tout le débat aurait été celle de la légitimité de la destruction des navires *neutres* sujets à capture. Voulant limiter en pareil cas le préjudice souffert, l'Allemagne se serait prononcée en faveur de l'indemnisation des marchandises neutres non saisissables. Seul, le Japon se serait prononcé sur le cas de marchandises neutres à bord d'un navire *ennemi* détruit, et son opinion était conforme au point de vue adopté par la Grande-Bretagne. Aucune considération ne pourrait être invoquée en faveur de la thèse selon laquelle l'Allemagne eût néammoins voulu, dans des conditions semblables, faire inscrire dans l'Ordonnance des prises le principe du droit à indemnité des propriétaires de cargaisons neutres à bord de navires ennemis. Tout au plus pourrait-on argumenter en ce sens du paragraphe 114 de l'Ordonnance des prises qui impliquerait apparemment qu'une indemnité est toujours due pour la partie innocente de la cargaison détruite en même temps que le navire. Cet argument, toutefois, ne serait pas suffisamment convaincant. Il y aurait lieu d'admettre que le paragraphe 114 se réfère uniquement à la destruction des navires *neutres*, hypothèse à laquelle se rapportent également les dispositions précédentes et suivantes de l'Ordonnance des prises.

Il y a lieu de se rallier à la conclusion de ce raisonnement.

La question est de savoir si, dans le cas de destruction légitime d'un navire ennemi, une indemnité est due pour la destruction concomitante des marchandises neutres qui se trouvaient à bord de ce navire. Il est clair que ni l'Ordonnance des prises, ni la Déclaration de Londres ne renferment à cet égard aucune prescription formelle. Mais, même indirectement, l'Ordonnance des prises ne dispose rien à cet egard. Les réclamants veulent voir une telle disposition dans le paragraphe 114. C'est avec raison que le premier juge a repoussé cette façon de voir, encore que, sur ce point, ses motifs ne puissent pas être uniformément acceptés. La disposition précitée prescrit au commandant du navire capteur de calculer, avant de se décider à détruire un navire, si le préjudice ainsi causé à l'ennemi excède bien l'indemnité à payer pour la destruction de la partie innocente de la cargaison. On relève en outre un renvoi entre crochets au paragraphe 18 qui parle de la capture de navires *ennemis* et qui détermine la partie de la cargaison qui en pareil cas est également saisissable. Ceci suggère, en effet, l'impression que dans le paragraphe 114 le rédacteur de l'Ordonnance des prises est parti du point de vue selon lequel, même au cas de destruction d'un navire *ennemi*, une indemnité devrait être payée pour la partie de la cargaison qui n'était pas saisissable. Il faut reconnaître aussi que ce renvoi condamne la thèse du premier juge qui suppose que le paragraphe 114, comme les dispositions précédentes et suivantes, n'aurait uniquement en

vue que la destruction de navires neutres. Malgré tout, on ne saurait prêter à ce paragraphe la portée qu'y attachent les réclamants. Interprétée par les réclamants, la disposition impliquerait en fait une contradiction avec la prescription contenue dans le paragraphe qui y fait immédiatement suite. Ce paragraphe démontre clairement que l'Ordonnance des prises n'admet pas le point de vue selon lequel une indemnité serait due dans tous les cas pour la destruction de marchandises non susceptibles de confiscation. Il ne prescrit, en effet, de payer une indemnité en cas de destruction légitime d'un navire neutre pour les marchandises innocentes détruites avec ce navire que si ces marchandises sont propriété neutre et non si elles sont propriété ennemie, bien que, dans cette hypothèse, ces marchandises ne soient pas davantage sujettes à confiscation, se trouvant placées sous la protection du pavillon neutre. Il faut ajouter qu'il y a également des navires ennemis qui ne sont point soumis à capture et qui, par conséquent, ne peuvent être détruits. Si l'on suppose néanmoins que, par quelque hasard, par exemple par l'effet d'une erreur excusable, ces navires soient détruits, la question pourrait se poser de savoir s'il n'y aurait pas lieu dans l'indemnisation de la perte concomitante des marchandises d'établir une distinction entre ce qui est propriété neutre et ce qui est propriété ennemie, de telle sorte qu'il pouvait être opportun de recommander au commandant du navire capteur de se livrer également dans de tels cas au calcul que lui prescrit le paragraphe 114. Mais ce qui est décisif, c'est que le paragraphe 114 n'est pas le siège de la matière. Ainsi, quand bien même le rédacteur de l'Ordonnance des prises aurait admis qu'une indemnité pourrait être réclamée pour la destruction de marchandises neutres à bord d'un navire ennemi légitimement détruit, il serait inexact de vouloir représenter cette opinion comme une décision positive à l'égard d'une question au moins douteuse, et en tout cas très discutée, que la Conférence de Londres a touchée, mais qu'elle n'a pas résolue.

C'est sans doute aller trop loin, comme l'a fait remarquer Wehberg (*Œsterreich. Zeitschrift für offentliches Recht*, II, 3, p. 282), que de dire avec Heilfron (*Jur. Wochenschrift*, 1915, p. 486) que l'Ordonnance des prises n'est pas autre chose que l'expression des ordres donnés par l'Empereur aux autorités navales. Pour une bonne part l'Ordonnance des prises contient du droit positif. Mais, pour ce qui regarde le texte en discussion, la qualification de Heilfron est absolument exacte. Ce paragraphe 114 n'est en réalité qu'un ordre donné aux commandants des navires de guerre. Ici, c'est le chef suprême des forces militaires qui parle et non le législateur. Le texte ne se prononce pas sur le fond du droit et ne prétend pas le faire. Ramené de la sorte aux principes juridiques les plus généraux qui concernent le droit de la guerre, on reconnaît avec la certitude la plus absolue que les neutres n'ont aucun droit à être indemnisés quand la destruction de la prise est justifiée par les circonstances (paragraphe 112 de l'Ordonnance des prises).

La saisie et la capture d'un navire ennemi est au regard des États tiers un acte de guerre licite, autorisé par le droit international. De tels actes ne peuvent donner naissance indistinctement à des demandes de dommages-intérêts de la part des ressortissants d'États ennemis ou de la part des nationaux d'États neutres. Sans doute, l'article 3 de la Déclaration de Paris interdit de saisir des marchandises appartenant à des neutres (exception faite pour la contrebande de guerre), même quand elles se trouvent à bord d'un navire ennemi. Ces marchandises ne sont pas davantage susceptibles de confiscation quand la prise est amenée au port. Mais il ne saurait être question de reconnaître aux personnes intéressées dans la cargaison le

droit d'être indemnisées pour le préjudice éprouvé par la capture du navire, l'interruption du voyage ou la conduite du navire à un port autre que son port de destination. Il n'y a pas lieu non plus à des dommages-intérêts quand les marchandises elles-mêmes subissent un préjudice par suite de la saisie du navire, quand, par exemple, elles sont détruites par l'effet d'un accident survenu en mer au cours d'un trajet ultérieur du navire capturé. La saisie étant un acte légitime, il n'y a aucune raison juridique qui autorise à porter en compte un préjudice auquel au surplus les neutres se se sont exposés eux-mêmes en confiant leurs marchandises à un navire qui courait les risques de capture. Pareillement, s'agissant d'un acte de guerre légitime, il ne saurait être fait état du préjudice souffert lorsque les marchandises sont perdues en suite d'un acte hostile qui, dirigé contre le navire, a entraîné forcément la destruction de la cargaison.

La question de droit qui est ici en discussion peut se présenter également dans les relations de la guerre sur terre. Il peut arriver assez fréquemment qu'à l'occasion, par exemple, du bombardement d'une ville fortifiée ou défendue un préjudice soit causé à la propriété de sujets neutres. En pareil cas, et bien que dans la guerre sur terre la propriété soit bien mieux protégée que dans la guerre maritime, il ne saurait être question d'un devoir pour l'Etat belligérant d'indemniser même les neutres (Comp. art. 3 de la quatrième convention de la seconde Conférence de La Haye (Geffcken, sous Heffter, *Völkerrecht*, § 150 note 1, — inexact ou du moins insuffisant. V. le texte de Heffter ; Calvo, *Droit international*, t. IV, n°s 2250-2252 ; Bonfils, *Völkerrecht*, n° 1217 ; Bordwell, *Law of war*, p. 212).

Que si l'on envisage spécialement les conditions de la guerre maritime, on ne saurait voir dans l'article 3 de la Déclaration de Paris une protection générale ou spécifique de la propriété neutre contre ceux des actes des belligérants qu'impose l'état de guerre. L'objet de l'article 3 précité a été de protéger, contre l'exercice du droit de capture maritime, la propriété neutre qui, jusqu'à la Déclaration de Paris, était sujette à capture à bord d'un navire ennemi. Qu'il y ait des marchandises neutres à bord ou non, les exigences de la guerre doivent être satisfaites. Du principe posé par l'article 2 de la Déclaration de Paris, selon lequel le pavillon neutre couvre la marchandise ennemie, il ne faudrait pas conclure réciproquement que la marchandise neutre protège également le navire, la protection contre la destruction se ramenant en réalité dans des cas extrêmement nombreux à une immunité complète de capture.

Dans la mesure où il a été possible de le vérifier, ce point de vue n'a, jusqu'à présent, été contesté par personne (Comp. les décisions du Conseil d'Etat de France du 21 mai 1872, dans Dalloz, *Jurisprudence générale*, 1872, III, p. 89, affaire du *Lüdwig* et du *Vorwarts* ; Dupuis, *Le droit de la guerre maritime*, 1899, p. 334 ; de Boeck, *De la propriété privée ennemie sous pavillon ennemi*, § 146 ; Bordwell, *Law of war*, p. 226 ; Wheaton, *International law*, 4e édit., p. 507, § 359e ; Oppenheim, *International law*, t. II, p. 201 et suiv. ; Calvo, *Droit international*, t. V, n° 3033, 3034 ; Hall, *International law*, 5e édit., p. 717 et suiv.).

Les réclamants affirment que la décision rendue dans l'affaire des navires *Lüdwig* et *Vorwarts* par le Conseil d'Etat de France a été unanimement critiquée dans la littérature juridique. Si l'on met à part les citations empruntées à certains auteurs récents (Wehberg et Schramm ; le passage cité de Hall, p. 187 — voyez plus haut — est incompréhensible), cette assertion n'est pas démontrée et doit être tenue pour inexacte. C'est seulement tout récemment qu'en Allemagne surtout une conception théorique nouvelle s'est fait jour qui tend à poser comme un principe fondamental l'obligation d'in-

demniser pour toute destruction de marchandises non saisissables, soit dans tous les cas indistinctement, soit quand il s'agit de marchandises appartenant à des neutres (Comp. Schramm, *Prisenrecht*, p. 338 et suiv.; Wehberg, *Seekriegsrecht*, p. 297, notes 3 et 4, et *Œsterreich. Zeitschrift für offentliches Recht*, *loc. cit.*; Rehm, *Deutsche Juristenzeitung*, 1915, p. 454).

On se trouve évidemment ici en présence d'une opinion *a priori* qui envisage l'obligation générale d'indemniser dans le sens indiqué ci-dessus comme une chose qui va de soi. La justification de cette conception n'est pas produite et, là même où l'on cherche après coup à en donner une raison, la démonstration n'apparaît nullement convaincante si on l'oppose aux explications données ci-dessus. C'est en vain que l'on chercherait à se prévaloir contre les arguments invoqués par la Cour de la circonstance que la guerre sur terre est géographiquement limitée au territoire des États belligérants, tandis qu'un navire parcourt la vaste étendue des mers. Le fait qu'un navire est exposé sur toute la haute mer à des risques de saisie et éventuellement d'attaque est une conséquence de l'état actuel du droit des gens, état regrettable peut-être, mais existant. Pour le surplus, aussitôt qu'il se trouve en haute mer, le navire est une portion du territoire de l'État auquel il appartient. C'est de son plein gré que le neutre y expose ses marchandises en chargeant celles-ci, en vue de leur transport sur mer, à bord d'un navire d'un État belligérant.

Finalement, il n'y a pas lieu de considérer, comme le fait l'acte d'appel, la procédure suivie comme défectueuse en raison de la circonstance que la Cour des prises ne s'est pas prononcée sur le point de savoir si les marchandises qui font l'objet de la réclamation sont ou non susceptibles de confiscation. Le paragraphe 1er du Code des Cours de prises a pour but de circonscrire nettement la juridiction de ces Cours. L'alinéa 2, qui détermine, à cette fin, les points sur lesquels la décision doit porter, trace les limites dans lesquelles ces Cours doivent se renfermer; mais il n'impose pas l'obligation à celles-ci de se prononcer dans chaque cas particulier sur tous les points qu'il énumère, lorsque ceux-ci sont sans relevance pour la solution à donner aux réclamations.

Les réclamants cités sous les numéros 9 et 12 n'ont pas effectué le versement anticipatif des frais, alors qu'ils en avaient été requis. Il n'y a donc pas lieu d'examiner le bien fondé de leur appel.

Du 30 juillet 1915. — Cour suprême des prises de Berlin.

8

Cour suprême des prises de Berlin, 5 octobre 1915

CONTREBANDE DE GUERRE, CONTREBANDE RELATIVE OU CONDITIONNELLE, CHARBON, DESTINATION ENNEMIE, PRÉSOMPTION, PREUVE CONTRAIRE; DOMMAGES-INTÉRÊTS, DÉBOURS, CAPTURE ILLÉGITIME, MOTIFS SUFFISANTS; DÉPENS.

Des marchandises de contrebande relative, spécialement du charbon, doivent être considérées comme destinées à l'usage des forces

armées ou à une administration de l'Etat ennemi, et par suite sont sujettes à capture, lorsqu'elles sont dirigées vers une place fortifiée ennemie ou vers une autre place servant à l'ennemi de base d'opérations ou de ravitaillement ;

L'article 33 de l'Ordonnance des prises allemande du 30 septembre 1909-3 août 1914, qui le décide ainsi, établit une présomption et ne contient pas seulement une instruction à l'usage des commandants de navires ;

Cette présomption peut toutefois être infirmée ;

Mais il ne suffit pas, pour faire la preuve contraire, d'établir qu'au moment de la capture il n'avait pas été disposé des marchandises au profit des forces belligérantes ennemies ou d'administrations ennemies, il faut encore prouver par des faits que, d'après le cours naturel des choses, ces marchandises ne pouvaient être utilisées pour des buts hostiles ;

C'est le cas, en règle générale, quand le particulier auquel les marchandises sont adressées les consomme lui-même ;

Ainsi, lorsqu'il est démontré que du charbon est destiné à l'usine à gaz d'une ville, on doit reconnaître que ce charbon n'a point une destination hostile et qu'il ne peut pas être valablement capturé ;

On ne saurait, pour admettre une solution contraire, soutenir que l'Etat ennemi pourrait réquisitionner les marchandises à leur arrivée au port de destination et les détourner de leur affectation primitive en les utilisant pour des buts de guerre ;

Il n'y a pas lieu d'allouer des dommages-intérêts au propriétaire de marchandises illégalement saisies, lorsque le commandant du navire qui a fait la capture en vertu de la présomption admise par l'article 33 avait des motifs suffisants de croire la capture justifiée ;

Il n'y a pas lieu davantage, dans ces conditions, de rembourser au propriétaire ses débours et frais d'instance ;

En dehors de ce cas, la partie qui obtient gain de cause ne doit pas supporter les dépens, qui tombent à la charge de l'Etat du bâtiment capteur.

Vapeur norvégien *Modig*

La Cour suprême des prises de Berlin a, dans sa séance du 5 octobre 1915, rendu l'arrêt suivant dans l'affaire du vapeur norvégien *Modig*, jugée le 8 décembre 1914 par la Cour des prises de Kiel :

Le jugement visé ci-dessus (Cour des prises de Kiel, 8 décembre 1914), et auquel la Cour suprême des prises se réfère pour l'exposé des faits de la cause (1), a été attaqué par la Société demanderesse. Le navire a été relaché après l'arrêt rendu en première instance contre dépôt d'une caution de 593.000 marks et la cargaison a été vendue pour 50995 m. 18 pf à la fabrique de gaz de Stettin. Cette somme a été également consignée.

(1) Le vapeur norvégien *Modig*, qui avait un chargement de charbon et se rendait d'Angleterre à Raumo, en Finlande, fut arraisonné, le 6 octobre 1914, par un navire de guerre allemand et conduit dans un port de guerre allemand. D'après les papiers du bord, le chargement était adressé à une maison de commerce de Raumo.

La Société demanderesse a demandé en appel main-levée des sommes consignées pour obtenir la restitution du navire et de la cargaison et des dommages-intérêts pour la saisie qu'elle prétend injustifiée.

Le Commissaire impérial a conclu au rejet de l'appel.

La demanderesse a simplement exposé en résumé dans ses conclusions qu'il n'avait pas été prouvé que le charbon fût destiné à un ennemi, qu'il avait au contraire été incontestablement établi que le charbon était destiné à l'usine à gaz d'Helsingfors, établissement municipal, à laquelle il était déjà vendu avant la capture du navire. Si ce dernier ne se rendait pas à Helsingfors, mais à Raumo, c'était simplement parce que, Helsingfors se trouvant dans la zône même des hostilités, les dangers et les difficultés de la navigation auraient été plus grands. L'armateur avait considéré également qu'il était hasardeux de diriger vers une place fortifiée un chargement constituant de la contrebande relative.

La demanderesse a établi en appel par de nouvelles preuves que la cargaison était destinée à des particuliers : elle a, en effet, présenté au tribunal des documents qui ont été joints aux pièces et qui justifient l'exposé ci-dessus.

La demanderesse a laissé au tribunal le soin de décider si Raumo était une place fortifiée ou une base au sens de l'article 33 de l'Ordonnance des prises.

Le Commissaire impérial a fait valoir par contre que, même si le charbon était vendu à l'usine à gaz d'Helsingfors, on pouvait admettre en toute assurance qu'étant donné le manque de charbon dont souffrait la Russie au début de la guerre, la cargaison aurait été réquisitionnée par le Gouvernement pour des buts de guerre, d'autant plus que Raumo est un centre de ravitaillement en charbon pour les torpilleurs russes.

L'appel interjeté dans les formes et délais légaux est justifié et doit être admis.

Motifs :

D'après les renseignements donnés par le chef de l'Amirauté, Raumo, port de destination du vapeur *Modig*, devait être considéré au moment de la capture du navire comme une place fortifiée au sens de l'article 33, alinéa 1 *d*, de l'Ordonnance des prises. Par suite, sa cargaison pouvait être, conformément à l'article 33 *loco citato*, présumée devoir être employée par les forces belligérantes ou par les administrations de l'État ennemi. La Cour suprême des prises a déjà admis, en s'appuyant sur les origines de cette disposition, que l'article cité ci-dessus établit une présomption de cette nature et ne contient pas uniquement une instruction à l'usage des commandants de navires ; la Cour s'en tient à cette façon de voir. Mais cette présomption peut être infirmée. Pourtant il ne suffit pas, pour faire la preuve contraire, d'établir qu'au moment où la capture a été opérée il n'avait pas été disposé des marchandises au profit des forces belligérantes ennemies ou d'administrations ennemies, il faut aussi prouver par des faits que, d'après le cours naturel des choses, ces marchandises ne pouvaient être utilisées pour des buts hostiles. C'est le cas, en règle générale, quand le particulier auquel les marchandises sont adressées les consomme lui-même, quand par conséquent elles trouvent chez lui leur emploi définitif et qu'on ne peut admett[illegible] qu'elles arrivent par un détour quelconque au service des forces bellig[illegible]antes de l'ennemi. Quand du charbon est employé à la fabrication du gaz, il a reçu sa destination définitive en tant que charbon et ne peut plus être utilisé pour des buts de guerre. Si l'on peut considérer comme prouvé dans le cas présent que la cargaison du *Modig* était destinée à l'usine à gaz communale d'Helsingfors, on doit reconnaître que sa destina-

tion ne pouvait être nuisible. On n'a pas, dans ces conditions, le droit d'arguer que l'État ennemi pourrait réquisitionner les marchandises à leur arrivée au port de destination, les détourner de leur affectation primitive et les utiliser pour des buts de guerre, car cette hypothèse, qu'on peut faire au sujet de toutes les marchandises qualifiées contrebande relative, rendrait impossible l'importation à l'usage des particuliers de toute marchandise de cette sorte, ce qui serait contraire aux prescriptions de l'Ordonnance des prises.

La Cour suprême des prises considère comme faite la preuve que la cargaison de charbon du *Modig* avait été, en vertu d'un contrat conclu par personnes autorisées et avant la capture du navire, vendue à l'usine à gaz d'Helsingfors. Le témoin Gundersen a établi tout d'abord qu'il avait acheté le charbon le 17 septembre 1914 pour le marchand de charbon Eck, d'Helsingfors, qui a une succursale à Raumo. Eck, de son côté, a déclaré sous serment qu'il avait revendu le charbon à l'usine à gaz d'Helsingfors, et l'usine à gaz a certifié que le charbon était uniquement destiné au service de l'usine. Cet ensemble de preuves avait déjà été soumis au premier tribunal. Il a été produit, en outre, en appel une déclaration sous serment du baron Cederkreutz, directeur de l'usine, d'après laquelle l'usine ne possédait au début de la guerre que le tiers de l'approvisionnement nécessaire pour l'hiver et avait acheté à Eck, en septembre, une cargaison de charbon à gaz. Il a été dit encore qu'Eck avait informé l'usine le 5 octobre 1914 que la cargaison du vapeur *Modig* parti de Hartlepool le 2 octobre 1914 était destinée à l'usine. La lettre de Eck a été produite, ainsi qu'une autre déclaration écrite du baron Cederkreutz attestant que l'usine à gaz était depuis de longues années en relations d'affaires avec Eck. Toutes ces circonstances, jointes au fait que la cargaison du *Modig* consistait en charbon propre avant tout à la fabrication du gaz, puisqu'il a été acheté pour cet usage par l'usine à gaz de Stettin, ont convaincu la Cour suprême des prises de la réalité et de la sincérité de la vente du charbon à l'usine à gaz. Par suite, la présomption admise par l'article 33 de l'Ordonnance des prises est complètement infirmée, puisqu'il est établi que le charbon était destiné à des particuliers, et le jugement sur le principal est justifié par le paragraphe 1, alinéa 2 du Code des Cours de prises.

La circonstance que le charbon était expédié non à l'endroit où il devait être employé (Helsingfors), mais à Raumo, s'explique, de l'avis de la Cour suprême des prises, par le fait que le premier acquéreur Eck possède une succursale dans cette dernière ville et qu'il y a en conséquence tout d'abord fait envoyer le charbon sans avoir d'intention suspecte. Il est aussi possible que les motifs invoqués par la demanderesse aient contribué pour leur part à faire prendre cette mesure.

C'est seulement au cours des débats par devant la Cour des prises qu'il a été prouvé que le charbon avait une destination non suspecte. Le certificat délivré par le consul de Norvège à Helsingfors et trouvé à bord du *Modig* n'était pas de nature à infirmer la présomption admise par l'article 33 de l'Ordonnance des prises, parce qu'il n'indiquait pas comment le consul avait eu connaissance de ce qu'il affirmait. Le commandant du navire capteur était donc d'un point de vue objectif en droit de saisir le navire en vertu de la présomption admise par l'article 33. Il n'y a pas lieu en conséquence d'allouer des dommages-intérêts conformément à l'article 8 de l'Ordonnance des prises.

La demanderesse ayant obtenu gain de cause sur le principal, les dépens tombent à la charge de l'Empire par application du paragraphe 37, alinéa 3 du Code des Cours de prises. Pourtant, et bien que la réciprocité soit

garantie à la Norvège, la demanderesse aura à supporter ses propres débours puisqu'il y avait, ainsi qu'il a été démontré ci-dessus, des motifs suffisants pour opérer la prise.

Du 5 octobre 1915. — Cour suprême des prises de Berlin.

9

Cour suprême des prises de Berlin, 5 octobre 1915

CONTREBANDE DE GUERRE, CONTREBANDE RELATIVE OU CONDITIONNELLE, DESTINATION ENNEMIE, PRÉSOMPTION, PREUVE CONTRAIRE, CONDITIONS ; DESTRUCTION DE PRISE, NAVIRE NEUTRE, CARGAISON, VALIDITÉ, CONDITIONS.

Les présomptions légales formulées par l'Ordonnance des prises allemande du 30 septembre 1909-3 août 1914 doivent recevoir leur application dans les décisions judiciaires ;

Il est toutefois permis aux intéressés de renverser les présomptions légales en fournissant des preuves contraires ;

Mais ces preuves doivent présenter un caractère suffisant ;

Pour savoir si des preuves contraires ont été réellement administrées, il convient de prendre en considération, dans chaque espèce, la valeur de la cargaison au regard des nécessités des forces armées et en conséquence de déterminer la probabilité de son appropriation par le gouvernement ennemi ;

Spécialement, des marchandises de contrebande relative, par exemple du froment, sont, aux termes de l'article 33 de l'Ordonnance des prises, présumées destinées à l'usage des forces armées ou à une administration de l'Etat ennemi, et par suite peuvent être déclarées valablement capturées, lorsqu'elles sont destinées à une place servant à l'ennemi de base d'opérations et d'approvisionnement ;

Mais une preuve contraire à cette présomption de destination hostile n'est pas suffisamment établie, dès lors qu'il est démontré que, au moment de la capture, la destination hostile faisait défaut en ce sens que la cargaison devait être livrée à des particuliers : il faut encore prouver que les marchandises ne seront point affectées éventuellement à un usage hostile ;

Il doit en être ainsi surtout lorsque les connaissements de la cargaison sont à ordre ;

Ainsi, une Cour des prises ne saurait déclarer non valable la capture d'une cargaison de contrebande relative dont à ce moment la destination n'était pas hostile, si, postérieurement à la capture et dans l'ignorance de celle-ci, une vente de la cargaison a été consentie à des forces ennemies ;

De même, elle ne peut considérer comme innocente la consignation d'une cargaison à un fournisseur notoire des armées ennemies sous prétexte qu'il serait démontré qu'à l'époque de la saisie celui-ci n'avait pas encore revendu les marchandises au gouvernement ennemi ;

On doit considérer comme légitimement capturé sur un navire de commerce neutre un chargement de froment vendu et expédié à un particulier ennemi dans une place servant à l'ennemi de base d'approvisionnement, quoique l'acheteur ait affirmé n'être point un fournisseur des armées et avoir l'intention de vendre le froment à des moulins du voisinage, l'opération ne devant avoir d'autre objet que de satisfaire à une demande normale, si l'incertitude reste absolue quant à l'usage auquel le froment a été employé en fait.

Un navire de commerce neutre et sa cargaison peuvent être régulièrement détruits par le commandant du navire de guerre qui les a capturés, lorsque le navire marchand n'était pas en mesure de suivre le navire de guerre sans être exposé au risque d'être repris et que, le bâtiment capteur ne pouvant placer à bord du navire capturé un équipage de prise suffisant, toute tentative d'amener la prise au port eût compromis le succès des opérations du vaisseau capteur.

(Vapeur néerlandais *Maria*)

La Cour suprême des prises de Berlin a, dans sa séance du 5 octobre 1915, rendu l'arrêt suivant dans l'affaire du vapeur néerlandais *Maria*, jugée le 17 avril 1915 par la Cour des prises de Hambourg :

Le 21 septembre 1914, le vapeur *Maria*, se rendant de Portland (Oregon) à Belfast et à Dublin chargé d'une pleine cargaison de froment, a été capturé par [illegible] 49 de latitude Sud et 31° 50 de longitude Est par le croiseur allemand *Karlsruhe*. Les papiers de bord étaient en règle et démontraient qu'il s'agissait d'un navire hollandais appartenant à la Holland Gulf Stoomvaart Maatschappij, de Rotterdam, affrété aux termes d'une charte-partie du 17 septembre 1912 pour un terme de cinq années, par la firme anglaise Watson, Munro et C° Ltd., de Cork. Cette firme, qui possède des succursales à Belfast et à Dublin, avait elle-même sous-frété le navire pour le présent voyage à Kerr, Gifford et C°, de Portland (Oregon). La cargaison consistait, d'après les connaissements et le manifeste de chargement, en 84.860 sacs de froment, dont 40.974 étaient à destination directe de Belfast, tandis que 43.886 devaient être déchargés ultérieurement à Dublin. Les connaissements étaient à ordre.

Considérant, d'une part, que la cargaison consistait en articles de contrebande conditionnelle (Ordonnance des prises, art. 23, 1) et que Belfast, son port de destination, servait de base d'opérations et d'approvisionnement aux forces anglaises (Ordonnance des prises, art. 32 et 33 *d*), considérant, d'autre part, que le navire, au moment où il a été arrêté, avait eu connaissance de l'état de guerre et du caractère de contrebande de sa cargaison et qu'il lui eût été possible de décharger celle-ci dans un port neutre (Ordonnance des prises, art. 44), le *Maria* fut capturé. Sa destruction ultérieure par le commandant du *Karlsruhe* est justifiée par le fait que le *Maria* n'était pas en mesure de suivre le navire de guerre sans être exposé

au risque d'être repris, éventualité que la proximité de croiseurs ennemis devait faire craindre et que, d'ailleurs, le *Karlsruhe* ne pouvant placer à bord du navire capturé un équipage de prise suffisant, toute tentative d'amener la prise au port eût compromis le succès des opérations du navire capteur (Ordonnance des prises, art. 113 *b*, β-δ). La cargaison a été détruite avec le navire.

La Compagnie de navigation hollandaise, propriétaire du navire, réclame une indemnité pour le préjudice que lui a causé la destruction de son navire.

La Cour impériale des prises de Hambourg a reconnu que le navire détruit et sa cargaison étaient sujets à confiscation et a débouté la requérante

L'appel interjeté par celle-ci contre cette décision n'est pas fondé.

Motifs :

Il est vrai que le commandant du *Karlsruhe* s'est trompé en supposant que la cargaison entière du *Maria* était à destination de Belfast; en fait, la plus grande partie de la cargaison était à destination de Dublin. Le premier juge ne s'est pas prononcé sur le point de savoir si Dublin était également une place de la catégorie de celles que vise l'article 33 *c. d* de l'Ordonnance des prises et spécialement s'il en était déjà ainsi à l'époque où le *Maria* devait y être attendu. Il s'est borné sur ce point à déclarer pleinement suffisant le fait que le navire devait d'abord faire escale à Belfast, port auquel s'appliquait de toute façon la disposition précitée de l'Ordonnance des prises et que c'était vers ce port que la partie de la cargaison destinée à Dublin devait d'abord être déchargée. Pas n'est besoin d'examiner s'il y a lieu d'accéder à cette proposition, attendu que l'on se trouve actuellement en présence d'une déclaration du chef de l'Etat-major de l'Amirauté, attestant que, depuis le début des hostilités, Dublin a également servi de base d'opérations et d'approvisionnement pour les forces anglaises. La condition de la présomption légale de destination hostile se trouve ainsi réalisée.

Que les présomptions légales formulées par l'Ordonnance des prises doivent également recevoir leur application dans les décisions judiciaires, c'est là un point qui a été reconnu à diverses reprises, et il est inutile de le démontrer davantage.

Ainsi la seule question qu'il convient d'examiner est de savoir si la Société requérante a réussi à renverser la présomption légale. La juridiction de première instance a estimé que les preuves fournies à cet effet étaient insuffisantes, parce que, quand bien même on admettrait que l'intention première avait été de vendre le froment à des moulins exploités par des particuliers, il n'y avait encore là aucune assurance positive quant à l'usage auquel le froment aurait été effectivement employé à son arrivée à Belfast, ni quant au point de savoir si le Gouvernement britannique ne se serait point empressé d'en faire l'acquisition même à un prix élevé, vu que les connaissements étaient simplement à ordre. Ce point est contesté par la Société requérante, qui soutient que la question n'est pas de savoir à quel usage la cargaison aurait éventuellement pu être affectée, mais bien de déterminer si les marchandises avaient une *destination* hostile. Une opinion différente conduirait, dit-elle, à rendre impossible l'administration de la preuve contraire qu'autorise l'Ordonnance des prises.

Cette thèse est inexacte. Sans doute, à ne considérer que le seul texte des articles 32 et 33 de l'Ordonnance des prises, on pourrait croire qu'il faut ramener au moment de la capture l'appréciation de toutes les questions décisives. D'après ces dispositions, la contrebande conditionnelle est saisissable quand il est démontré qu'elle est à destination des forces enne-

mies et cette destination doit être présumée quand les conditions que prévoit l'article 33 se trouvent réalisées. Mais il ne faudrait pas en conclure que la présomption ne s'applique que pour le moment de la saisie et que la preuve contraire se trouve établie quand il est démontré qu'à ce moment la destination hostile faisait défaut. L'Ordonnance des prises pouvait et devait s'exprimer comme elle le fait, ses prescriptions étant conçues en la forme d'instructions données aux commandants des navires de guerre, lesquels n'ont effectivement à prendre en considération que le seul moment de la saisie. Il n'en est pas moins vrai qu'en attendant la décision d'une Cour des prises il se sera toujours écoulé un certain temps et qu'il y a lieu d'en tenir compte au point de vue de l'application de ces prescriptions de l'Ordonnance des prises, ainsi que le démontrent les dispositions de la Déclaration de Londres relatives à cette matière. Il est inadmissible que la Cour des prises soit tenue d'ignorer tous les incidents postérieurs à la capture, telle, par exemple, une vente de la cargaison consentie à des forces hostiles postérieurement à la capture et dans l'ignorance de celle-ci, ou qu'elle soit obligée de considérer comme innocente la consignation d'une cargaison à un fournisseur notoire des armées ennemies, sous prétexte qu'il serait démontré qu'à l'époque de la saisie celui-ci n'avait pas encore revendu les marchandises au Gouvernement ennemi. L'article 33 de l'Ordonnance des prises assigne comme fondement à la présomption légale la destination locale, l'adresse à laquelle la consignation a été originellement faite. Mais la *substance* de la présomption n'a rien à voir avec l'adresse : elle se réfère à la destination d'emploi, à l'affectation à l'usage des forces hostiles. S'il y a destination locale démontrée, la destination d'emploi sera considérée comme constante. Sans doute, on peut entreprendre de fournir la preuve contraire : mais celle-ci ne résulte pas du seul fait qu'à l'époque de la saisie l'affectation précitée n'aurait pas encore été donnée aux marchandises. En effet, de même que dans les cas où la présomption légale ne s'applique pas la preuve de la destination hostile n'est pas limitée aux faits antérieurs à la saisie, pareillement la mise en œuvre de la présomption légale, considérée en sa substance, n'est pas sujette à une telle limitation. S'il en était autrement, la contrebande conditionnelle échapperait aisément à toute saisie, attendu qu'on ne lui assigne provisoirement dans l'expédition qu'une destination purement locale.

Quant au point de savoir si la preuve contraire a été administrée, c'est là une question qui dépendra toujours de l'appréciation des circonstances particulières à chaque espèce. Il conviendra, pour en juger, de prendre en considération la valeur de la cargaison, d'examiner la valeur qu'elle représente, dans des circonstances données, au regard des nécessités des forces armées et, en conséquence, de déterminer la probabilité de son appropriation par le Gouvernement ennemi. Dans les cas des navires *Alfred Hage* et *Havsoe* (1), la Cour suprême a statué que la présomption légale se trouvait éliminée par la preuve que les bois de mine composant la cargaison avaient été vendus ferme à l'endroit même où ils devaient être utilisés : la Cour n'avait pu refuser dans ces cas de reconnaître que les marchandises avaient bien reçu entre les mains de particuliers l'affectation à laquelle ils avaient été destinés. La situation qui se présente ici est essentiellement différente. Le seul fait établi est que, à une époque antérieure à l'ouverture des hostilités, le froment a été vendu et expédié à un importateur anglais. Pour le surplus, il n'a été produit que des assurances par lesquelles les acheteurs affirment n'être point des fournisseurs des armées

(1) V. ci-dessus, p. 19.

et que leur *intention* avait été de vendre le froment à des moulins établis dans les environs de leurs filiales, l'opération n'ayant d'autre objet que de satisfaire à une demande normale. On peut admettre cela comme littéralement vrai, mais l'incertitude n'en reste pas moins absolue quant à l'usage auquel le froment aurait été employé en fait, sans ajouter que ce qui importe, ce n'est pas l'endroit où le blé est moulu, mais bien de savoir à qui la farine est destinée et quel usage doit en être fait.

Il a été justement reconnu par le premier juge, et il n'est d'ailleurs pas contesté par la Société requérante, que le cas n'est pas de ceux qui relèvent de l'article 44 de l'Ordonnance des prises.

Quant aux circonstances de fait qui justifient la destruction du navire capturé par le commandant du *Karlsruhe*, elles ont été indiquées par ce dernier et rappelées plus haut. C'est un point sur lequel il n'y a pas lieu d'insister davantage.

Du 5 octobre 1915. — Cour suprême des prises de Berlin.

10

Cour suprême des prises de Berlin, 5 octobre 1915

NAVIRE SE TROUVANT DANS LA ZONE DE GUERRE OU DANS SES ENVIRONS IMMÉDIATS, NAVIRE DE PÊCHE, ÉQUIPAGE, COMPOSITION, NATIONALITÉ, JUSTIFICATION, CARACTÈRES, DÉCLARATION DE SORTIE DU PORT, MENTIONS INCOMPLÈTES, NAVIRE, CAPTURE, VALIDITÉ, NON-LIEU A DOMMAGES-INTÉRÊTS.

Les navires, notamment les navires de pêche, qui se trouvent dans la zone de guerre ou dans ses environs immédiats, doivent être en mesure de s'expliquer d'une manière satisfaisante sur la composition et la nationalité de leurs équipages ;

Et, à ce point de vue, il importe peu que leur loi nationale leur prescrive ou non de se munir de pièces les mettant à même de fournir cette justification ;

La forme en laquelle celle-ci est fournie est sans importance ;

Spécialement, et sans qu'il soit besoin de rechercher s'il faut lui attribuer le caractère d'un papier de bord, la déclaration de sortie du port qui est habituellement délivrée aux vapeurs de pêche hollandais est en soi parfaitement susceptible de fournir la justification exigée, car elle doit contenir l'attestation que l'équipage se compose de certains individus désignés par leurs noms et professions ainsi que la déclaration de leur nationalité ;

Dès lors, le commandant d'un bâtiment de guerre belligérant qui arrête un navire porteur d'une semblable déclaration est en droit de le capturer, et il n'y a pas lieu d'allouer au propriétaire de ce navire des dommages-intérêts pour capture injustifiée.

(Vapeur de pêche néerlandais *Hasenkamp*.)

La Cour suprême des prises de Berlin a, dans sa séance du 5 octobre 1915, rendu l'arrêt suivant dans l'affaire du vapeur de pêche néerlandais *Hasenkamp*, jugée les 17 avril - 1[er] mai 1915 par la Cour des prises de Hambourg :

Le vapeur de pêche néerlandais *Hasenkamp* a été arrêté le 4 février 1915 par un navire de guerre allemand dans la mer du Nord. La déclaration de sortie, produite au dossier, se trouvait à bord. Cette déclaration ne mentionnant pas les noms de quatre individus qui se trouvaient parmi les membres de l'équipage, le commandant du navire de guerre a soupçonné le navire d'assistance hostile et l'a capturé. L'instruction, plus complète, instituée dans le port de prise n'ayant pas confirmé ce soupçon, le bâtiment fut relâché. La Société propriétaire a introduit une demande de dommages-intérêts du chef de capture injustifiée, demande que la Cour des prises de Hambourg a rejetée par décision rendue en date des 17 avril-1[er] mai 1915. La juridiction de première instance a décidé que la liste des hommes d'équipage qui figure sur la déclaration de sortie du port, pièce qui remplaçait le rôle d'équipage non obligatoire pour les vapeurs de pêche néerlandais, était inexacte et que ce certificat devait, en conséquence, être assimilé à de faux papiers au sens de l'article 8, alinéa 2 de l'Ordonnance des prises. Le navire se serait ainsi rendu suspect et la capture aurait été objectivement justifiée.

Contre cette décision, qui a été notifiée le 18 mai 1915, la Socité réclamante a interjeté appel le 31 mai 1915. Les raisons de cet appel ont été développées dans un mémoire déposé le 26 juin 1915. La Société réclamante fait valoir que la déclaration de sortie du port, en la forme qu'elle revêt dans cette affaire, n'a aucunement les caractères d'un papier de bord au sens technique du terme et qu'en particulier elle n'a pas la portée d'une liste régulière des hommes d'équipage. Ainsi, il ne serait pas interdit au capitaine d'engager, même après l'établissement de la déclaration en question, d'autres hommes lorsque, comme c'est ici le cas, certains membres de l'équipage viennent à déserter après que la déclaration a été dressée.

Le Commissaire impérial a conclu au rejet de l'appel. A son avis, le seul fait que le vapeur *Hasenkamp* s'est livré à la pêche dans le golfe allemand contrairement à une notification officielle publiée fin décembre 1914, par l'Amirauté allemande, justifierait le soupçon d'assistance hostile et, par conséquent, la capture du navire. Tout au moins est-on en droit d'exiger que des navires qui se trouvent dans de telles conditions soient en possession de documents pleinement satisfaisants concernant les membres de leur équipage et la nationalité de ces derniers.

L'appel a été interjeté dans les formes et les délais de rigueur, mais il est mal fondé.

Motifs :

La Cour suprême des prises estime qu'il est indifférent de savoir s'il faut attribuer le caractère d'un papier de bord dans le sens propre du terme, et spécialement dans le sens de l'article 8 de l'Ordonnance des prises, à la déclaration de sortie du port habituellement délivrée aux vapeurs de pêche hollandais, notamment quand cette déclaration revêt la forme de celle qui est produite ici. Ce qu'il faut exiger — et la Cour partage sur ce point l'opinion du Commissaire impérial — c'est que les navires qui se trouvent dans la zone de guerre ou dans ses environs immédiats soient en mesure de s'expliquer d'une manière satisfaisante sur la composition et la nationalité de leurs équipages. A ce point de vue, il n'importe pas que leur loi nationale leur prescrive ou non de se munir de pièces qui les mettent à même de

fournir cette justification. Admettre une autre solution, ce serait ouvrir un libre accès à l'activité des espions ennemis, tout contrôle par nos navires de guerre devenant impossible à exercer. La forme en laquelle cette justification est fournie importe peu. L'essentiel est que le commandant du navire de guerre qui arrête un navire marchand puisse acquérir la conviction qu'il n'y a pas de sujets ennemis à bord du navire arrêté. En fait, ainsi que l'a démontré le conseil de la Société réclamante en produisant une déclaration du commandant de la place d'Ymuiden, la déclaration de sortie du port, qui ne répondait primitivement qu'à des exigences d'intérêt purement local et de police, s'est progressivement transformée de façon à constituer en même temps une pièce justificative de la composition de l'équipage et de sa nationalité : dans la suite, on lui a même attribué officiellement le caractère d'une pièce d'identité. La Cour estime que, dans la forme qu'elle revêt ici, la déclaration de sortie du port est en soi parfaitement susceptible de fournir la justification exigée. Elle contient, en effet, l'attestation que l'équipage se compose de certains individus désignés par leurs noms et professions, ainsi que la déclaration que tous sont sujets d'un Etat neutre. Il est satisfait de la sorte aux exigences raisonnables concernant la justification d'identité. Mais, par là même que les exigences qui concernent cette déclaration sont modérées, on est en droit d'attendre qu'elles soient effectivement remplies. Si tel n'est point le cas, si, notamment, comme c'est le cas ici, la liste ne correspond pas avec les hommes d'équipage qui se trouvent réellement à bord, la pièce est dépourvue de toute force probante, sans qu'il y ait lieu de faire intervenir ici l'analogie des pièces falsifiées. Il résulte de ce qui précède qu'en un pareil cas le commandant d'un navire de guerre a le droit de capturer le navire. Il est donc démontré que l'appel interjeté est sans fondement, ce qui justifie la décision rendue ci-dessus. La décision quant aux frais ressort du paragraphe 37 du Code des Cours des prises.

Du 5 octobre 1915. — Cour suprême des prises de Berlin.

11

Cour suprême des prises de Berlin, 5 octobre 1915

NAVIRE SE TROUVANT DANS LA ZONE DE GUERRE OU DANS SES ENVIRONS IMMÉDIATS, NAVIRE DE PÊCHE, ÉQUIPAGE, COMPOSITION, NATIONALITÉ, JUSTIFICATION, CARACTÈRES, DÉCLARATION DE SORTIE DU PORT, MENTIONS INCOMPLÈTES, NAVIRE, CAPTURE, VALIDITÉ, NON-LIEU A DOMMAGES-INTÉRÊTS.

Les navires, notamment les navires de pêche, qui se trouvent dans la zone de guerre ou dans ses environs immédiats, doivent être en mesure de s'expliquer d'une manière satisfaisante sur la composition et la nationalité de leurs équipages ;

Et, à ce point de vue, il importe peu que leur loi nationale leur prescrive ou non de se munir de pièces les mettant à même de fournir cette justification ;

La forme en laquelle celle-ci est fournie est sans importance ;

Spécialement, et sans qu'il soit besoin de rechercher s'il faut lui attribuer le caractère d'un papier de bord, la déclaration de sortie du port qui est habituellement délivrée aux vapeurs de pêche hollandais est en soi parfaitement susceptible de fournir la justification exigée, car elle doit contenir l'attestation que l'équipage se compose de certains individus désignés par leurs noms et professions ainsi que la déclaration de leur nationalité ;

Mais si cette déclaration mentionne, non dans son texte mais entre le texte et l'indication de la localité, un certain nombre de noms sans qu'il soit possible de déterminer la portée de ces indications, et de telle sorte qu'il n'est même pas certain qu'ils soient couverts par la signature et si elle ne renferme aucune attestation relativement à la nationalité des membres de l'équipage, elle doit être considérée comme dépourvue de toute force probante ;

Dès lors, le commandant d'un bâtiment de guerre belligérant qui arrête un navire porteur d'une semblable déclaration est en droit de le capturer, et il n'y a pas lieu d'allouer au propriétaire de ce navire des dommages-intérêts pour capture injustifiée.

(Vapeur de pêche néerlandais *Pieter Jean*)

La Cour suprême des prises siégeant à Berlin a, dans sa séance du 5 octobre 1915, rendu l'arrêt suivant dans l'affaire du vapeur de pêche néerlandais *Pieter Jean*, jugée par la Cour des prises de Hambourg le 1er mai 1915 :

Le vapeur de pêche néerlandais *Pieter Jean* a été capturé le 10 janvier 1915 au soir, dans la mer du Nord, par un torpilleur allemand et conduit à Hambourg. Il n'y avait pas de rôle d'équipage à bord : il s'y trouvait seulement une déclaration de sortie délivrée par les autorités du port de Ymuiden. Cette pièce n'ayant pas été considérée comme une attestation suffisante de la composition de l'équipage, le navire fut capturé. Dans la suite, la preuve ayant été faite que tous les membres de l'équipage étaient sujets neutres, et, d'autre part, tout soupçon d'assistance hostile se trouvant écarté, le navire a été relaxé le 16 janvier 1915. La Cour des prises de Hambourg, par jugement des 17 avril et 1er mai 1915, lui a alloué 3.598,72 florins. Elle a admis qu'il n'y avait pas, en l'espèce, de raisons suffisantes justifiant la saisie, parce qu'à cette époque les vapeurs de pêche néerlandais n'étaient pas tenus d'avoir à leur bord un rôle d'équipage et qu'il était établi que tous les membres de l'équipage étaient sujets d'un Etat neutre, tout soupçon d'assistance hostile se trouvant ainsi écarté.

Contre ce jugement, qui a été signifié le 18 mai, la Société réclamante et le Commissaire impérial ont tous deux interjeté appel. L'acte d'appel de la réclamante a été présenté à la Cour des prises le 29 mai, celui du Commissaire impérial le 31 mai 1915 ; les mémoires justificatifs ont été déposés respectivement les 26 et 24 juin 1915. La Société réclamante demande une somme plus élevée, parce qu'elle calcule d'une autre façon le manque à gagner sur la pêche provenant du fait de la capture. Le Commissaire impérial, de son côté, conclut à la réformation du jugement de première instance et au rejet de la demande d'indemnité par la raison qu'il considère la capture comme justifiée. Il fait valoir qu'un avis formel donné fin décembre par le gouvernement allemand avait mis en garde contre les dangers de la navi-

gation dans le golfe allemand. Un navire neutre qui, nonobstant cet avis, fréquente ces parages devrait tout au moins être muni d'une pièce justificative régulière concernant le personnel de son équipage. Dans l'espèce, tel n'aurait pas été le cas.

Motifs :

L'appel du Commissaire impérial, régulier tant au point de vue de la forme qu'au point de vue de l'observation des délais légaux, apparaît comme bien fondé. Ainsi que l'a jugé déjà la Cour suprême dans l'affaire du navire *Hasenkamp* (1), on est en droit d'exiger que les navires qui séjournent dans la zone de guerre ou dans ses environs immédiats soient en mesure de s'expliquer à tout moment d'une façon satisfaisante sur le personnel qui forme leurs équipages et, en particulier, sur la nationalité des membres de ces équipages, sans qu'il y ait lieu de s'arrêter à la question de savoir si leur loi nationale leur impose l'obligation d'avoir à leur bord une pièce leur permettant de fournir ces explications. Admettre une autre solution, ce serait ouvrir un libre accès à l'activité des espions ennemis, tout contrôle par nos navire de guerre devenant impossible à exercer. La forme en laquelle cette justification doit être fournie importe peu. L'essentiel est que le commandant du navire de guerre qui arrête un navire marchand puisse acquérir la certitude qu'il n'y a pas de sujets ennemis à bord du navire arrêté. Dans l'affaire actuelle, on a encore discuté le point de savoir si une déclaration de sortie du port, telle que celle qui est habituellement délivrée par les autorités des ports aux vapeurs de pêche néerlandais, est de nature à fournir à cet égard la justification exigée quand, par son contenu, elle est conçue en ce sens et qu'elle fournit ainsi des renseignements sur les membres de l'équipage et sur leur nationalité. La déclaration de sortie du port, produite dans l'espèce, ne répond pas à ces exigences. Elle mentionne un certain nombre de noms, sans que, toutefois, il soit possible de déterminer la portée de ces indications. Les noms ne se trouvent d'ailleurs pas mentionnés dans le texte du certificat, mais sont insérés, sans autre explication, entre le texte et l'indication de la localité et encore de telle manière qu'il n'est même pas absolument certain qu'ils se trouvent couverts par la signature. Il n'apparaît pas non plus que les noms soient écrits de la même main que le reste du texte. Enfin, considération décisive, on ne trouve aucune attestation relativement à la nationalité des membres de l'équipage. Dans ces conditions, le certificat est dépourvu de toute force probante au point de vue précité, et c'est à bon droit que le commandant du navire de guerre a capturé le bâtiment. Il en résulte aussi qu'il n'y avait aucune raison pour allouer des dommages-intérêts. Il y a lieu, en conséquence, de réformer la décision du premier juge, de rejeter l'appel de la Société réclamante et de déclarer sa demande non fondée. La décision, quant aux frais de l'instance, ressort de la disposition du paragraphe 37 du Code des Cours de prises.

Du 5 octobre 1915. — Cour suprême des prises de Berlin.

(1) V. ci-dessus, p. 38.

12

Cour suprême des prises de Berlin, 25 novembre 1915

NAVIRE SE TROUVANT DANS LA ZONE DE GUERRE OU DANS SES ENVIRONS IMMÉDIATS, NAVIRE DE PÊCHE, ÉQUIPAGE, COMPOSITION, NATIONALITÉ, JUSTIFICATION, CARACTÈRES, DÉCLARATION DE SORTIE DU PORT, MENTIONS SUFFISANTES, NAVIRE, CAPTURE, NON VALIDITÉ;DOMMAGES-INTÉRÊTS, MONTANT, GAINS FUTURS ET HYPOTHÉTIQUES ; INTÉRÊTS ; DÉPENS.

La nécessité de guerre exige que les navires qui se trouvent dans la zone de guerre maritime ou dans ses environs immédiats soient en mesure de s'expliquer d'une manière satisfaisante sur la composition et la nationalité de leur équipage ;

Mais une déclaration de sortie du port, délivrée à un navire de pêche, est en soi parfaitement susceptible de fournir les justifications nécessaires, si elle est régulière en la forme et contient toutes les attestations sur les points indiqués ;

Le navire de pêche porteur d'une pareille déclaration qui est capturé par un bâtiment de guerre belligérant est dès lors en droit d'obtenir une indemnité aux termes de l'article 8 de l'Ordonnance des prises allemande des 30 septembre 1903-3 août 1914 ;

Cette indemnité, toutefois, ne doit pas comprendre la perte de gains futurs et plus ou moins hypothétiques ;

Ainsi, un navire de pêche injustement capturé et amené dans un port de prise ne peut réclamer les bénéfices qu'il aurait pu faire dans une série de voyages réalisés pendant le temps de sa détention; il ne saurait avoir droit qu'aux débours occasionnés par sa conduite dans ledit port.

Une demande d'intérêts n'est justifiée qu'à compter du jour de l'introduction de l'action en dommages-intérêts.

En cas de capture injustifiée d'un navire, les frais de l'instance sont à la charge de l'Etat capteur.

Vapeur de pêche néerlandais *Sydney Albert*

La Cour suprême des prises siégeant à Berlin a, dans sa séance du 25 novembre 1915, rendu un arrêt dans l'affaire du vapeur de pêche néerlandais *Sydney Albert*, jugée par la Cour des prises de Hambourg le 1er mai 1915. L'appel de la réclamante a été rejeté. Sur l'appel interjeté par le Commissaire impérial, le jugement de la Cour des prises de Hambourg a été réformé en ce sens qu'il est alloué à la réclamante une indemnité de 4.000 marcks plus intérêts à 4% depuis le 18 février 1915. Les frais de la procédure ont été mis à la charge de l'Etat, y compris les débours exposés par la réclamante.

Le vapeur de pêche néerlandais *Sydney Albert* a été capturé par un navire de guerre allemand le 3 janvier 1915 au matin au Nord-Ouest d'Helgoland et conduit à Hambourg. Il avait à bord, comme pièce justificative de la composition de son équipage et de sa nationalité la déclaration de sortie du port produite au dossier. Une enquête plus approfondie, faite au

port de prise, n'ayant pas fourni la preuve de faits d'assistance hostile, le vapeur a été libéré le 14 janvier dernier et a regagné le 19 janvier au soir son terrain de pêche. La Compagnie propriétaire du navire a présenté diverses demandes de dommages-intérêts s'élevant à un total de 5.410, 02 florins et qui se décomposent de la façon suivante : manque à gagner sur la pêche durant vingt-un jours ; débours occasionnés par la conduite du navire au port ; prix supérieur du charbon acheté à Hambourg. Par jugement en date des 17 avril-1er mai 1915, le premier juge a alloué 4. 258, 57 florins à la réclamante, chiffre qui comprend une somme de 3. 890 florins pour manque à gagner sur la pêche. Contre cette décision le Commissaire impérial et la réclamante ont tous deux interjeté appel dans les formes prescrites et dans les délais de rigueur. Le Commissaire impérial conclut au rejet de la réclamation, disant que c'est à bon droit que le navire a été capturé ; la réclamante demande une majoration de l'indemnité qui lui a été allouée en soutenant que la méthode de calcul qui a été adoptée pour le manque à gagner sur la pêche par la Cour des prises est inexacte.

Motifs :

L'appel interjeté par le Commissaire impérial est partiellement fondé. On ne saurait le suivre dans son raisonnement lorsqu'il soutient qu'il existait dans l'espèce des motifs suffisants pour justifier la saisie et qu'en conséquence la demande de dommages-intérêts était sans fondement. Ainsi que la Cour suprême des prises l'a démontré à diverses reprises, spécialement dans l'affaire du navire *Hasenkamp* (1), la nécessité de guerre exige en tout cas que les navires qui se trouvent dans la zone de guerre maritime ou dans ses environs immédiats soient en mesure de s'expliquer d'une manière satisfaisante sur la composition de leur équipage et sur sa nationalité. Sinon le contrôle par nos navires de guerre serait rendu impossible et l'espionage par les sujets d'Etats ennemis pourrait s'exercer en toute liberté. Mais, d'un autre côté, la Cour suprême des prises a jugé qu'une déclaration de sortie du port dressée par les autorités du port d'Ymuiden qui renseigne nettement sur les points susdits est en soi parfaitement susceptible de fournir les justifications exigées. Assurément la déclaration doit être régulière en la forme ; elle doit contenir notamment une attestation de nationalité et concorder avec les déclarations contenues dans le rapport de prise relativement à la composition de l'équipage. Tel est ici le cas. Il n'existait donc aucune raison objective autorisant la capture du navire *Sydney Albert* et ce fait donne ouverture à l'obligation d'indemnité prévue par l'article 8 de l'Ordonnance des prises.

En revanche, la Cour suprême des prises a reconnu que l'appel du Commissaire impérial est fondé pour ce qui regarde le montant de l'indemnité allouée.

L'Ordonnance des prises ne fournit aucune solution quant à la façon dont l'indemnité doit être liquidée dans le cas d'une capture injustifiée. L'article de l'Ordonnance des prises qui concerne cette question est une reproduction presque littérale de l'article 64 de la Déclaration de Londres du 26 février 1909 relative au droit de la guerre maritime. Il ressort du commentaire annexé à cette Déclaration (alinéa 4) qu'au cours des délibérations on s'est posé la question de savoir s'il y avait lieu de distinguer les dommages directs et les dommages indirects subis par le navire ou la marchandise. On a estimé toutefois qu'il valait mieux laisser la juridiction des prises libre de fixer l'indemnité due, laquelle variera suivant les circons-

(1) V. ci-dessus, p. 38.

tances et dont le montant ne saurait être determiné à l'avance par des règles trop minutieuses.

Suivant la pratique internationale, telle qu'elle s'est manifestée dans des précédents nombreux depuis la décision rendue par le tribunal arbitral de Genève dans le conflit de l'*Alabama* (Martens, *Nouveau Recueil*, tome XX, pp. 728, 774), il n'est pas tenu compte, à l'occasion de réclamations formées du chef de dommages causés aux ressortissants d'un Etat et dont un autre Etat est rendu responsable, des demandes d'indemnité qui n'ont qu'un rapport indirect avec les faits qui ont causé le dommage, non plus que de celles qui n'ont pour fondement que la perte de gains futurs et plus ou moins hypothétiques. C'est au même point de vue qu'il faut se placer pour l'allocation d'une indemnité dans le droit des prises. Au cours des délibérations de la Conférence de Londres, la délégation allemande a insisté sur ce point sans rencontrer de contradiction, encore qu'elle ait ajouté que la jurisprudence ne devrait pas apporter dans l'application de ce principe une rigueur excessive.

Dans le cas actuel, le calcul des dommages établi par la réclamante, et auquel le premier juge s'est rallié sous réserve de certaines rectifications, repose entièrement sur l'hypothèse des bénéfices que le navire aurait pu réaliser par une série de voyages de pêche durant la période correspondant à la durée de sa détention à Hambourg. Mais la réalisation de ces voyages et celle des bénéfices qu'ils pouvaient procurer dépendaient d'un tel concours de circonstances que l'on ne saurait y trouver une base pour la fixation des dommages. La Cour suprême des prises s'est donc refusée à discuter le compte des dommages produit par la réclamante dans chacun de ses articles soit au point de vue de leur principe, soit au point de vue de leur montant. En réalité, c'est en tenant compte de ce fait indéniable qu'un navire hors de service subit un préjudice direct que la Cour suprême, appréciant en toute liberté les circonstances de l'espèce et rejetant l'appel de la réclamante qui visait à une majoration d'indemnité, a évalué ce préjudice à la somme allouée dans le dispositif du présent jugement, somme qui comprend les débours occasionnés par la conduite du navire au port de prise. La demande d'intérêts n'est justifiée qu'à compter du jour de l'introduction de la demande en dommages-intérêts. Les frais des deux instances sont mis à charge de l'Etat, le montant de l'indemnité dépendant de l'appréciation des juges. L'allocation des débours se justifie par le fait que la réciprocité est garantie par les Pays-Bas.

Du 25 novembre 1915. — Cour suprême des prises de Berlin.

13

Cour suprême des prises de Berlin, 25 novembre 1915

COUR DES PRISES, COMPÉTENCE, PRISE, CAPTURE, SAISIE, CARACTÈRES, QUESTION DE FAIT, NAVIRE CONDUIT DANS UN PORT POUR ÊTRE VISITÉ, LIBÉRATION APRÈS VISITE.

La juridiction des Cours de prises a pour objet de statuer sur la validité des prises en temps de guerre ;

Par prises il faut entendre les navires de commerce saisis dans l'exercice du droit de capture maritime ;

La saisie équivaut à ce point de vue à la capture ;

Cette mesure a pour objet la condamnation subséquente du navire au profit de l'Etat capteur ;

Aussi on ne doit y recourir que lorsque la visite du navire révèle des circonstances qui donnent à croire au commandant du navire de guerre que le bâtiment est susceptible de confiscation ;

Dès lors, c'est en réalité une question de fait que celle de savoir si un bâtiment conduit au port doit être considéré comme saisi (capturé) au sens de l'Ordonnance des prises ;

Et, à cet égard, l'intention du commandant du navire de guerre présente une importance décisive ;

Spécialement, il y a non pas capture, mais simplement mesure de guerre échappant à l'examen des juridictions de prises, lorsqu'un navire de pêche neutre, arrêté en mer, a été conduit dans un port pour y être visité, sans qu'il soit question nulle part de saisie ou de capture, et que, la visite terminée, ce navire a été libéré faute de charge relevée contre lui.

(Vapeur de pêche néerlandais *Bertha Elizabeth*)

La Cour suprême des prises de Berlin a, le 25 novembre 1915, déclaré mal fondée la plainte (1), élevée par la Société *Naamlooze Vennootschap Stoomvisscherij*, de Ymuiden, contre la décision rendue le 3 juillet 1915, dans l'affaire du navire néerlandais *Bertha Elizabeth*, par la Cour des prises de Hambourg :

Motifs :

La juridiction des Cours de prises a pour objet de statuer sur la validité des prises effectuées en temps de guerre (art. 1er de l'Ordonnance des prises). Par prises il faut entendre les navires de commerce saisis dans l'exercice du droit de capture maritime (article 2 de l'Ordonnance). La saisie équivaut à ce point de vue à la capture (art. 1 de l'Ordonnance des prises, annexe à l'alinéa 2). Cette mesure a pour objet la condamnation subséquente du navire au profit de l'Etat capteur (article 17 de l'Ordonnance des prises) ; aussi ne faut-il y recourir que lorsque la visite du navire révèle des circonstances qui donnent à croire au commandant du navire de guerre que le bâtiment est susceptible de confiscation (article 94 de l'Ordonnance des prises). Il en résulte que c'est en réalité une question de fait que celle de savoir si un bâtiment conduit au port doit être considéré comme saisi (capturé) au sens où l'entend l'Ordonnance des prises, et que l'intention du commandant du navire de guerre revêt à ce point de vue une importance décisive.

Dans l'affaire actuelle, le navire a été arrêté dans la mer du Nord le 11 avril 1915, dans l'après-midi, alors qu'il se livrait à la pêche, et conduit, aux termes du rapport du commandant du navire de guerre, à Cuxhaven, pour y être visité. Il n'est question nulle part ni de saisie, ni de capture. Pareillement le livre de bord porte simplement la note que le navire a été arrêté et a été conduit à Cuxhaven pour y être visité. La visite terminée, le navire, contre lequel aucune charge n'avait été relevée, a été libéré le 15 avril au matin. De tout ceci, il faut conclure qu'il n'a pas été procédé à

(1) En allemand *Beschwerde*. Il s'agit d'une voie de recours spéciale, distincte de l'appel, et qui est reglementée par le Code allemand de procédure civile.

une capture ayant pour objet la condamnation du navire. Sans doute la capture est en substance une mesure de caractère matériel qui se ramène à la prise de possession violente du navire marchand par le commandant du navire capteur et sa soumission aux ordres de ce dernier. Mais, pas plus qu'il ne faudrait voir dans la stricte observance de toutes les formalités prescrites par l'Ordonnance des prises la condition absolue de la validité d'une capture, on ne saurait considérer indistinctement comme une capture, au sens où l'entend l'Ordonnance des prises, toute prise de possession temporaire d'un navire par le commandant d'un navire de guerre qui a pour conséquence de le contraindre à se soumettre aux instructions de ce dernier. Ce qu'il faut considérer avant tout, ainsi qu'il a été dit plus haut, c'est le but que le commandant a eu en vue en procédant à cette mesure. Il est aisé de concevoir des cas dans lesquels un commandant impose sa volonté à un navire marchand et se le subordonne — ainsi que l'indique Schramm dans son *Traité du droit des prises* p. 306 — dans un rapport matériel de dépendance, sans qu'il faille y voir cependant une capture. La nécessité de guerre notamment peut exiger qu'à certains moments les navires qui se trouvent dans une zone maritime déterminée soient d'une façon générale soumis à un examen minutieux, sans qu'il y ait toutefois des motifs susceptibles de justifier une capture proprement dite. Toutefois quand une mesure semblable est de nature à causer un préjudice considérable au bâtiment qu'il s'agit de visiter, l'article 91 de l'Ordonnance des prises prescrit au commandant du navire de guerre de procéder à une capture provisoire. Même l'inobservation de cette prescription qui n'a que le caractère d'une instruction aux commandants des navires de guerre ne suffirait pas à donner compétence aux Cours des prises, lesquelles ne sont appelées à statuer que dans le cas de capture consommée. Il est donc inutile d'examiner si, dans le cas actuel, les conditions d'application de cette disposition se trouvaient réunies. Ainsi, dans les circonstances de l'espèce, il ne s'agit que d'une mesure de guerre qui ne relève pas quant à l'application de sa régularité d'un examen des juridictions de prises. Il y avait donc lieu de déclarer les griefs de la Société dénués de fondement.

Du 25 novembre 1915. — Cour suprême des prises de Berlin.

14

Cour suprême des prises de Berlin, 25 novembre 1915

COUR DES PRISES, COMPÉTENCE, CAPTURE, MESURE DE GUERRE, CARACTÈRES, QUESTION DE FAIT ; NAVIRE DANS LA ZONE DES OPÉRATIONS OU SES ENVIRONS IMMÉDIATS, ÉQUIPAGE, COMPOSITION, NATIONALITÉ, JUSTIFICATION, DÉCLARATION DE SORTIE DU PORT, IRRÉGULARITÉS, SAISIE, MOTIFS SUFFISANTS, NON-LIEU A DOMMAGES INTÉRÊTS.

Un navire doit être considéré comme ayant été l'objet d'une capture et non pas seulement d'une mesure de guerre soustraite à la juridiction des prises, lorsque cela résulte des mesures qui ont été

effectivement prises et de la volonté du commandant du navire de guerre dont ces mesures constituent la manifestation.

Les navires qui se trouvent dans la zone de guerre ou dans ses environs immédiats doivent être en mesure de s'expliquer d'une manière satisfaisante sur la composition et la nationalité de leur équipage ;

Mais la forme en laquelle cette justification est fournie importe peu ;

Ainsi, une déclaration de sortie du port, délivrée à un navire de pêche, est parfaitement susceptible de fournir la justification exigée;

Il faut, toutefois, qu'elle renseigne nettement sur les points précités ;

Le commandant d'un navire de guerre belligérant a dès lors des motifs suffisants pour capturer un navire dont la déclaration de sortie du port présente certaines irrégularités, et dans ces conditions le navire capturé ne peut avoir droit à des dommages-intérêts.

(Vapeur de pêche néerlandais *Bertha Elizabeth*)

La Cour suprême des prises de Berlin a, dans sa séance du 25 novembre 1915, rendu l'arrêt suivant dans l'affaire du vapeur de pêche néerlandais *Bertha Elizabeth*, jugée le 1er mai 1915, par la Cour des prises de Hambourg :

Le vapeur de pêche néerlandais *Bertha Elizabeth* a été arrêté le 22 janvier 1915 au soir par un navire de guerre allemand dans la mer du Nord. Comme il ne se trouvait à son bord ni rôle d'équipage, ni aucune autre pièce permettant d'établir sans contestation la nationalité de l'équipage, et comme, d'autre part, il était impossible, de l'avis du commandant du navire de guerre, de procéder en haute mer à un examen complet du vapeur, celui-ci a été conduit à Cuxhaven pour y être l'objet d'une visite plus complète. Celle-ci n'ayant rien révélé de compromettant, le navire a été libéré le 24 janvier 1915 au matin. La Compagnie *Naamlooze Vennootschap Stoomvisscherij*, de Ymuiden, propriétaire du navire, a fait valoir, du chef de capture injustifiée, des demandes d'indemnité s'élevant à 885 florins. La Cour des prises de Hambourg, par décision du 1er mai 1915, lui a alloué une somme de 565 florins, majorée des intérêts. Elle a estimé que le navire avait été capturé, mais qu'il n'existait pas de motifs justifiant cette capture ; elle s'est ralliée, en ce qui concerne le montant de l'indemnité, aux conclusions du rapport d'expertise de la direction des pêcheries d'Etat de Hambourg.

Contre cette décision, qui a été signifiée le 18 mai 1915, le Commissaire impérial a interjeté appel : l'acte d'appel a été interjeté le 29 mai et justifié dans un mémoire déposé le 21 juin 1915. Le Commissaire impérial conclut, en ordre principal, à la réformation du jugement du chef d'incompétence de la Cour des prises et à l'interruption de la procédure, attendu qu'à son avis le navire, n'ayant pas été capturé, mais simplement conduit au port pour y être examiné, ne relevait pas d'une juridiction en Cour des prises. En ordre subsidiaire, le Commissaire impérial demande, à l'appui de la réformation du jugement, qu'il soit reconnu qu'il existait des motifs suffisants pour saisir le navire et conclut au rejet de la réclamation, le navire s'étant livré à la pêche dans la zone de guerre et ayant dès lors l'obli-

gation de se pourvoir de preuves justificatives de la composition de son équipage et de sa nationalité. Dans sa réplique, la Société réclamante fait valoir que le vapeur n'a pas été conduit au port simplement en vue d'une visite (visite qui avait déjà été faite en mer ou qui, en tout cas, eût pu être faite en mer), mais qu'il a été, au contraire, régulièrement capturé, ou tout au moins capturé provisoirement au sens de l'article 91 de l'Ordonnance des prises, fait qui donnerait ouverture à sa demande d'indemnité, la saisie n'ayant pas été justifiée par des motifs suffisants. Elle ajoute que le *Bertha Elizabeth* ne s'était pas trouvé dans la zone dangereuse et que le vapeur avait à son bord une pièce, dite déclaration de sortie du port, renseignant sur la composition de l'équipage et sur sa nationalité. Au cours des débats oraux devant la Cour suprême, la Société réclamante a demandé une remise de l'affaire en vue de s'expliquer sur un défaut de concordance qui a été relevé entre la liste des hommes d'équipage qui figure sur cette déclaration et les énonciations du rapport de prise relatives à la composition de l'équipage. Elle conclut au rejet de l'appel.

L'appel du Commissaire impérial, interjeté dans les formes et les délais de rigueur et dûment motivé, est fondé.

Motifs :

On ne peut sans doute se rallier à la thèse du Commissaire impérial, suivant laquelle il n'y aurait pas eu dans l'espèce capture du vapeur au sens où l'entend l'Ordonnance des prises. Car toutes les circonstances démontrent que la capture a eu lieu. En particulier, l'intention du commandant du navire de guerre a bien été de capturer le navire *Bertha Elizabeth*. Cela ressort d'abord des termes du rapport de prise, où il est question en divers endroits de « capture », notamment à la page 5 où le mot « capture » est employé comme indiquant la décision prise par le commandant. C'est en partant du point de vue qu'il y avait capture que le commandant a rédigé son rapport du 23 janvier 1915. Il est établi, en outre, que le chef d'Etat-major de la marine a transmis ce rapport à la Cour des prises en se référant à l'article 98 de l'Ordonnance des prises (article 97 du texte publié dans le *Bulletin des lois de l'Empire*). Or, pareille transmission ne peut s'expliquer que si on se trouve en présence d'une capture au sens de l'Ordonnance des prises : s'il n'y avait pas eu capture, la Cour des prises n'aurait pas eu à s'occuper de l'affaire. Enfin, le livre de bord porte la mention expresse (pièce n° 9) que le navire a été capturé et conduit à Cuxhaven pour y être visité. Aux yeux des parties en cause il s'agissait donc bien d'une capture. Et cette capture s'est effectuée en fait conformément à leurs vues. C'est en vain qu'on objecterait que certaines formalités prescrites par l'Ordonnance des prises n'ont peut-être pas été rigoureusement observées. Pour décider du point de savoir s'il y a eu capture, il faut s'attacher, en effet, ainsi que l'a démontré la Cour suprême dans une autre affaire (1), moins à des questions de forme qu'aux mesures qui ont été effectivement prises et à la volonté du commandant du navire de guerre dont ces mesures constituent la manifestation.

Mais, sur la question de savoir s'il existait des motifs suffisants de capture, la Cour suprême, se séparant à cet égard de l'opinion du premier juge, pense, avec le Commissaire impérial, qu'il faut la résoudre affirmativement. Ainsi que la Cour suprême l'a décidé déjà dans l'affaire du navire *Hasenkamp* (2) et dans d'autres affaires analogues, on est en droit d'exiger que les navires qui se trouvent dans la zone de guerre ou dans ses environs

(1) V. l'affaire précédente, p. 45.
(2) V. ci-dessus, p. 38.

immédiats soient en mesure de s'expliquer d'une manière satisfaisante sur la composition de leur équipage et sur sa nationalité. La forme en laquelle cette justification est fournie importe peu. La Cour suprême estime qu'une déclaration de sortie du port, telle que celles qu'on délivre habituellement à Ymuiden, est parfaitement susceptible de fournir la justification exigée si elle renseigne nettement sur les points précités. Dans l'affaire actuelle, c'est le duplicata d'une telle déclaration qui a été produit en instance d'appel, duplicata dont la Cour suprême est d'ailleurs disposée, d'accord avec le représentant de la Société réclamante, à admettre la conformité avec l'original. Toutefois la liste de tout l'équipage qui figure sur cette déclaration ne concorde pas avec les énonciations contenues dans le rapport de prise (page 6). On y trouve deux noms qui ne sont pas mentionnés dans le rapport de prise ; celui-ci contient en revanche la mention de deux autres noms. La déclaration de sortie du port perd de la sorte sa force probante dans le sens indiqué plus haut, et, dès lors, le commandant du navire de guerre était autorisé à capturer le navire en vue d'un supplément d'instruction. Le représentant de la Société réclamante a demandé, au cours des débats oraux devant la Cour suprême, une remise destinée à lui permettre de s'expliquer sur ce défaut de concordance. La Cour suprême n'estime pas toutefois devoir accéder à cette proposition, car elle est d'avis qu'aucune explication satisfaisante ne saurait être fournie. Elle considère comme établi par le rapport de prise que les noms que porte ce rapport sont ceux-là mêmes qui ont été déclarés au commandant du navire capteur au moment de l'arrêt du vapeur. Les noms qui ne coïncident pas (*Jack. Doove* et *Blankes* dans la déclaration de sortie du port — *Cornelius Bergmann* et *Cornelius von Pahl* dans le rapport de prise) présentent entre eux une différence si grande, qu'on doit considérer comme exclue toute possibilité d'une erreur d'audition ou d'écriture. C'est la situation de fait objective, telle qu'elle a pu et dû être appréciée par le commandant du navire de guerre comme fondement de la décision qu'il avait à prendre, qui seule doit être prise en considération dans la détermination de l'existence de motifs suffisants de saisie. La capture était donc justifiée dans l'espèce, quand bien même le commandant ne se serait pas rendu compte de l'irrégularité de la déclaration de sortie du port. Il ressort des considérations qui précèdent que le jugement de première instance doit être réformé et la réclamation rejetée. La décision, quant aux frais, est justifiée par la disposition du paragraphe 37, alinéa 2, première phrase, du Code des Cours de prises.

Du 25 novembre 1915. — Cour suprême des prises de Berlin.

15

Cour suprême des prises de Berlin, 25 novembre 1915

COUR DES PRISES, COMPÉTENCE, CAPTURE, CARACTÈRES, QUESTION DE FAIT, NAVIRE CONDUIT DANS UN PORT POUR ÊTRE VISITÉ, ÉQUIPAGE DE PRISE.

La capture d'un navire au sens de l'Ordonnance des prises tend à sa confiscation au profit de l'Etat capteur ;

Mais un navire peut fort bien être arrêté et conduit au port dans un but autre que sa confiscation ultérieure ;

La question de savoir pourquoi, dans un cas particulier, un navire a été conduit au port est une question de fait dont la solution dépend avant tout de l'intention du commandant du navire de guerre.

Le bâtiment qui est conduit dans un port seulement pour y être visité ne peut pas être considéré comme capturé, même si le commandant du navire de guerre a placé à son bord des hommes d'équipage ;

Et, dès lors, la Cour des prises n'est pas compétente pour statuer à son sujet.

(Vapeur néerlandais *Niobe*)

En séance du 25 novembre 1915, la Cour suprême des prises de Berlin, statuant dans l'affaire du vapeur néerlandais *Niobe*, vu la plainte (*Beschwerde*), élevée par la Société *Koninklijke Nederlandsche Stoomboot*, à Amsterdam, contre la décision (*Beschluss*) de la Cour des prises de Hambourg du 10 juillet 1915, a rendu la décision suivante :

Motifs :

Ainsi que la Cour suprême des prises l'a démontré plus en détail dans sa décision sur l'affaire du navire *Bertha Elizabeth* (1), la capture d'un bâtiment au sens où l'entend l'Ordonnance des prises tend à sa confiscation au profit de l'Etat capteur. Mais un navire peut fort bien être arrêté et conduit au port dans un but autre que sa confiscation ultérieure. La question de savoir pourquoi, dans un cas particulier, un navire a été conduit au port est en réalité une question de fait dont la solution dépend avant tout de l'intention du commandant du navire de guerre. Il se peut notamment que, pour sauvegarder les intérêts militaires contre un préjudice possible, la nécessité de guerre exige qu'à certains moments tous les navires rencontrés dans une zone maritime déterminée soient, d'une façon générale, soumis à un contrôle minutieux. En pareil cas, il n'y a généralement pas de motifs suffisants pour procéder à une capture proprement dite. La mesure a simplement pour effet que le commandant du navire de guerre prend provisoirement possession du bâtiment et oblige celui-ci à se conformer à ses instructions pour se rendre à un port déterminé. Si, pour assurer l'exécution de ses ordres, le commandant juge nécessaire de placer à bord des hommes d'équipage, ce seul fait ne suffit pas pour donner à la mesure le caractère d'une capture. En effet, pas plus qu'il ne faudrait voir dans le stricte observance de toutes les formalités prescrites par l'Ordonnance des prises la condition absolue de la validité d'une capture, on ne saurait admettre que le seul fait de recourir aux mesures susdites suffit à transformer indistinctement le simple arrêt en capture.

L'article 91 de l'Ordonnance des prises prescrit, il est vrai, au commandant du navire de guerre de procéder à une capture provisoire quand l'exécution de son ordre est de nature, comme c'est le cas ici, à porter un préjudice considérable au bâtiment qu'il s'agit de visiter. Même l'inobservation de cette prescription, qui n'a que le caractère d'une instruction aux commandants des navires de guerre, ne suffirait pas à donner compétence aux

(1) V. ci-dessus, p. 47.

Cours de prises, lesquelles ne sont appelées à statuer, conformément à l'article 1[er] de l'Ordonnance des prises, que dans le cas de capture consommée. Si donc, dans le cas actuel, le bâtiment n'a été conduit au port que dans le but d'y être visité, il ressort de ce qui a été dit plus haut que la plainte formulée n'est pas fondée. Or, tel était précisément le cas pour la mesure qui a été appliquée ici.

Le navire *Niobe* a été arrêté le 1[er] mai au matin dans la mer du Nord et, comme en témoigne le rapport du commandant du navire de guerre, conduit d'abord à List, puis à Cuxhaven pour y être visité. La raison de cette mesure se trouvait dans le fait que le navire arrêté avait à bord des articles de contrebande absolue, dans l'espèce des mitrailleuses, et qu'il ressortait des papiers de bord qu'il avait effectué récemment des voyages en Angleterre et en France. Le 16 mai au matin, le navire a été libéré, comme non suspect, à Cuxhaven, après que le gouvernement néerlandais se fût porté garant que les mitrailleuses qui se trouvaient à bord étaient destinées à son propre usage et non à l'usage d'un Etat belligérant. Il n'est question ni dans le rapport du commandant du navire de guerre, ni dans d'autres documents, d'une capture du navire : le motif assigné à l'arrêt est simplement la nécessité de procéder à sa visite.

Il ressort de ce qui vient d'être dit que l'arrêt du navire *Niobe* constitue simplement une mesure de guerre qui ne relève pas, quant à l'appréciation de sa légitimité, d'un examen des Cours de prises. Il y avait donc lieu de déclarer la plainte de la Société non fondée.

Du 25 novembre 1915. — Cour suprême des prises de Berlin.

16

Cour suprême des prises de Berlin, 25 novembre 1915

Navire de commerce neutre, perquisition nécessaire, impossibilité de la réaliser en mer, capture provisoire, conduite dans un port, motifs suffisants, non-lieu a dommages-intérêts ; dépens, procédure judiciaire, manoeuvres pour la confiscation de la contrebande de guerre et la perquisition du navire, frais résultant de la réclamation, argent déposé comme gage d'autres frais.

Lorsque la perquisition d'un navire neutre rencontré en mer apparaît comme indispensable parce qu'il semble suspect d'avoir de la contrebande à bord, mais que la perquisition ne peut pas avoir lieu sur place, le commandant du navire de guerre belligérant qui a arrêté le navire a des motifs suffisants de procéder à sa capture provisoire et d'ordonner qu'il soit amené dans un port où en aura lieu la visite ;

Il ne saurait, dès lors, dans ces conditions, si les soupçons ne se sont pas vérifiés, y avoir lieu à une allocation d'indemnité au profit du navire neutre.

Les frais de première instance et d'appel de la procédure judiciaire d'une instance de prise doivent être supportés par la partie qui succombe.

Les frais provenant des manœuvres nécessitées par la confiscation de la contrebande de guerre et ceux provenant de la garde du navire et du déchargement pendant la perquisition doivent être à la charge du navire, s'il a porté de la contrebande.

On ne saurait, en dehors des frais résultant de la réclamation, retenir l'argent déposé par les réclamants comme gage d'autres frais.

(Vapeur suédois *Star*)

La Cour suprême des prises siégeant à Berlin a, dans sa séance du 25 novembre 1915, rendu l'arrêt suivant dans l'affaire du vapeur suédois *Star*, jugée par la Cour des prises de Kiel le 5 mai 1915 :

Le 11 décembre 1914, le vapeur suédois *Star* fut capturé par un torpilleur allemand sur le parcours de Helsingfors à Raumo, près de Lille-Grund-Boje. Le chargement, à l'exception de trois colis et de huit tonneaux qui se trouvaient sur le pont, était arrimé à fond de cale. D'après une constatation superficielle, les papiers du navire étaient en ordre. Le manifeste ne donnait aucun motif de supposer qu'il y eût de la contrebande à bord. Il portait le certificat de Petersen Moller et Hoppe, courtiers maritimes assermentés de Copenhague, déclarant qu'à la connaissance desdits courtiers le *Star* n'avait à bord aucune contrebande de guerre, ni d'autres marchandises que celles désignées dans le manifeste ; il y avait encore un autre certificat du consulat impérial allemand qui affirmait qu'on pouvait, de l'avis du consulat, accorder créance à la déclaration ci-dessus desdits courtiers maritimes. Le rapport de prise dit que le bateau était « soupçonné de transport de contrebande (sans que provisoirement ce soupçon fut vérifié rigoureusement) ».

Le *Star* fut capturé et amené tout d'abord à Swinemünde où son inspection provisoire eut lieu par des experts ; ensuite on l'emmena à Stettin où il fut complètement déchargé pour être perquisitionné. Le résultat de l'examen fut que le chargement se composait moitié, environ, de kaolin, moitié de marchandises diverses en ballots ; ces dernières étaient des pièces séparées de machine qu'on reconnut pour être des parties constituantes d'un moulin à ciment ; on trouva en outre quatre petits moteurs d'environ 4 à 5 H P destinés, d'après l'avis des experts, au chauffage mécanique du moulin à ciment, et enfin deux petits tours qu'on pouvait supposer appartenir au même moulin.

Par décision de la Cour des prises, le navire a été restitué avec son chargement, en vertu du paragraphe 25 du Code des Cours de prises et contre un dépôt de 2.500 marks pour les frais.

L'armateur du navire, et les six intéressés au chargement, dont il est fait mention dans la décision contestée, ont fait valoir leurs prétentions à des dommages et intérêts.

La Cour des prises a déclaré que la saisie avait été effectuée en vertu de motifs suffisants et en conséquence a repoussé la demande des réclamants en les condamnant aux dépens.

L'appel interjeté contre cette décision ne semble pas fondé.

Motifs :

Il est indiscutable que, au point de vue de la législation d'alors, le *Star* n'a pas transporté de contrebande, ni absolue, ni relative. Seul le n° 11 de la liste de contrebande absolue, mentionnée à l'article 21 de l'Ordonnance des prises, pouvait entrer en jeu. Le renvoi aux n°s 6 et 8 de l'article 23, se rapportant à la contrebande relative, est sans pertinence. Ce qu'on a trouvé comme machines et pièces de machines dans le *Star* n'a, en effet, rien de commun avec les navires, bateaux, bâtiments, docks flottants, ballons ou aéros et leurs machines. Mais il est clair également que des tours ordinaires de taille moyenne et des petits moteurs ne peuvent pas être considérés comme des instruments ou appareils exclusivement agencés pour la fabrication du matériel de guerre, armes, etc. Il faut reconnaître, en outre, que le chargeur s'était efforcé, autant qu'il avait pu, d'éviter de se charger de contrebande et qu'il avait pris, dans ce but, toutes les garanties nécessaires. Quant au commandant du navire de guerre, il ne pouvait pas régler sa conduite sur la supposition que les papiers du navire n'étaient peut-être pas en ordre, non plus que sur l'idée que la route suivie par le navire était de nature à éveiller des soupçons ou autre chose semblable ; de fait, ce n'est pas là-dessus qu'il s'est appuyé.

Cependant la question ne se trouve pas encore résolue de la sorte. D'après le rapport de prise, c'est pour opérer une perquisition à fond que le commandant s'est résolu à la capture et qu'il a ordonné, en même temps, d'amener le vaisseau à Swinemünde, cela parce que le navire lui avait semblé suspect d'avoir de la contrebande de guerre à bord et qu'une visite complète n'était pas praticable sur place. En agissant ainsi, il était tout à fait dans le cadre du § 91 de l'Ordonnance des prises, d'après lequel si la perquisition est jugée indispensable, mais impraticable sur-le-champ, le navire doit être perquisitionné plus tard en un lieu approprié et le commandant est tenu en pareil cas de procéder à la capture provisoire du navire, quand bien même il en devrait résulter pour ce dernier de sérieux dommages.

La thèse des réclamants que, dans un cas semblable, les conséquences de la capture retombent sur le capteur, et que celui-ci doit indemniser le navire du dommage causé, si le soupçon ne se vérifie pas, est dénuée de fondement légal et de pertinence. L'article 8 de l'Ordonnance des prises, d'après lequel une demande de dommages et intérêts n'est pas fondée du moment que des motifs suffisants existaient pour la capture, s'applique ici. Or, ces motifs suffisants existent, d'après l'article 91, quand on peut reconnaître la nécéssité d'une perquisition. C'est le cas dans l'espèce.

Le manifeste, d'accord avec les données du journal de bord au sujet de la manière dont les choses se sont passées au moment du déchargement du navire à Stettin, donne un tableau précis de la situation. Les pièces de machine étaient empaquetées dans des caisses, et il est probable qu'on ne pouvait rien voir de l'extérieur, sinon qu'on était en face de très lourdes caisses et qu'il ne s'agissait pas d'une petite quantité de marchandises. Le navire avait en tout 508 tonnes de chargement, dont 90 tonnes environ de pièces de machine, autant du moins qu'on pouvait le reconnaître avec assurance, 70 tonnes environ d'appareils de chauffage, 8 tonnes environ de moteurs et d'appareils de chauffage, 3 tonnes de tours, au total donc 170 tonnes environ. Seules les pièces de machine étaient apparemment dans des caisses : elles en formaient 187. Les caisses étaient bien en partie accessibles, mais il est évident que l'ouverture de quelques-unes n'aurait pas suffi pour acquérir la preuve qu'il ne s'agissait que d'accessoires d'une machine ne servant pas directement à la fabrication des

munitions. De plus, une autre partie des caisses était bien arrimée à fond de cale. Il y avait, comme dit le journal de bord, des sacs arrimés en grande partie avec de l'argile autour des caisses pour les protéger.

Pour ne faire qu'un sondage de ces caisses, il aurait fallu briser le chargement, ce qui est absolument inadmissible sur mer, même si cela est praticable. Et un sondage dans les seules caisses accessibles, même une perquisition complète de ces dernières, ne pouvaient servir à rien. Le chargeur pouvait justement s'être mis en garde contre cela.

Si l'on considère qu'il s'agit de marchandises lourdes en caisses fermées sur un navire allant en Russie, à un moment où l'on parlait déjà de la pénurie de munitions en Russie, l'état de guerre exigeait absolument, il faut le reconnaître, qu'on ne laissât pas passer le navire avant de s'être assuré de ce qu'il cachait.

C'est injustement que les réclamants comparent le cas présent à ceux des navires *Elida*, *Gefion*, *Belle-Isle* et *Edward Grieg* (1). Là la cargaison du bois et sa nature même étaient apparentes, exposées ouvertement. Ici, il s'agissait de décider si le contenu des nombreux colis, lesquels auraient pu être encore beaucoup plus nombreux que ne l'indiquaient le manifeste et les autres documents, pouvait passer sans être soumis à la visite. Dans ces circonstances, l'établissement de la nécessité de la perquisition ne faisait aucun doute, pas plus que l'existence de motifs suffisants pour la saisie du navire.

Les frais d'appel, d'après le Code des Cours de prises, incombent aux réclamants ainsi que ceux de première instance. Cependant, il ne s'agit que des frais de procédure judiciaire de prise. D'après le Code des Cours de prises, paragraphe 37, les frais provenant des manœuvres nécessitées par la confiscation de la contrebande ainsi que ceux provenant de la garde du navire et du déchargement pendant la perquisition doivent être imposés au navire restitué, s'il a porté de la contrebande. Du reste le paragraphe 37 et le Code des Cours de prises en général ne décident que sur les frais qui résultent de la *réclamation*. Il serait donc injustifié de retenir davantage l'argent déposé par les réclamants comme gage d'autres frais. Il a semblé utile d'exprimer cela dans le jugement.

Du 25 novembre 1915. — Cour suprême des prises de Berlin.

17

Cour suprême des prises de Berlin, 25 novembre 1915

COUR DES PRISES; PROCÉDURE, DÉLAI DE RÉCLAMATION, DEMANDE DE PROLONGATION, REFUS, PLAINTE, ARRÊT AU FOND, MOYENS NON PROBANTS.

La plainte contre un arrêt de la Cour des prises qui a repoussé une demande de prolongation du délai de réclamation ne peut pas être admise quand l'arrêt au fond a été déjà prononcé, et alors

(1) V. ci-dessus, p. 8 et 16.

d'ailleurs que les moyens exposés par la plainte ne sont pas de nature à justifier la demande de prolongation.

(Vapeur danois *John*)

Décision de la Cour suprême des prises en date du 25 novembre 1915 au sujet de la plainte formulée par Peter Noë, négociant à Copenhague, à l'occasion de la prise du vapeur danois *John*, jugée en première instance le 6 octobre 1915 par la Cour des prises de Kiel :

Motifs :

La plainte formulée contre l'arrêt de la Cour des prises de Kiel en date du [illegible] octobre 1915 qui a refusé la prolongation du délai de réclamation demandée par le plaignant ne peut tout d'abord être admise parce que l'arrêt pris le [illegible] octobre par la Cour des prises a jugé l'affaire au fond. Conformément au paragraphe 18 du Code des Cours de prises, d'après la rédaction qui lui a été donnée par l'arrêté du 4 septembre 1915 (*Bulletin des lois de l'Empire*, p. 553), le délai de réclamation ne peut être prolongé que tant que le jugement n'a pas été rendu. Il va de soi qu'une fois l'arrêt prononcé une prolongation du délai de réclamation ne peut être obtenue même par voie de plainte. En outre, les moyens exposés par la plainte elle-même ne sont pas de nature à justifier la demande de prolongation, car ils prouvent que le plaignant n'est pas intéressé directement dans l'affaire en question et qu'en conséquence il n'avait aucun motif légitime pour élever une réclamation.

Du 25 novembre 1915. — Cour suprême des prises de Berlin.

18

Cour suprême des prises de Berlin, 14 janvier 1916

CONTREBANDE DE GUERRE, DÉCLARATION DE CONTREBANDE, CONNAISSANCE, DESTINATION, OBJET DE CONTREBANDE DÈS LE DÉBUT DE LA GUERRE, OBJET DE CONTREBANDE POSTÉRIEUREMENT A L'OUVERTURE DES HOSTILITÉS ; PRÉSOMPTION DE CONNAISSANCE, BASES, RÈGLES DE PREUVE ; CONTREBANDE RELATIVE, DESTINATION ENNEMIE, PRÉSOMPTION, PLACE SERVANT A L'ENNEMI DE BASE D'OPÉRATIONS OU DE RAVITAILLEMENT, PREUVE CONTRAIRE.

La distinction à laquelle l'Ordonnance des prises s'attache dans son article 44 n'est pas de savoir si c'est par une loi ou par une autre voie qu'une marchandise a été déclarée contrebande de guerre mais bien de savoir si elle s'est trouvée comprise dès le début dans la liste de contrebande ou dans une liste postérieure.

Quand une marchandise a été placée dès le début sur la liste des objets de contrebande de guerre, il suffit, pour qu'il y ait lieu à sa

capture, de la connaissance par le navire qui la transporte de l'ouverture des hostilités ;

Mais, lorsqu'elle a été placée sur une liste postérieure, il faut que le navire ait connaissance de la déclaration de contrebande.

Il n'existe pas de présomption légale qu'un navire savait à son départ du port que les marchandises qu'il transportait constituaient de la contrebande ;

Les bases que l'article 45 de l'Ordonnance des prises donne aux tribunaux pour décider si un navire a eu connaissance de la déclaration de contrebande de guerre ne constituent pas des règles de preuve obligatoires.

La contrebande relative destinée à un port servant de base d'opérations et de ravitaillement pour les forces armées ennemies doit être présumée avoir une destination ennemie et est par suite confiscable;

Mais la preuve contraire peut être opposée à cette présomption.

(Schooner suédois *Elsa*

La Cour suprême des prises siégeant à Berlin a, dans sa séance du 14 janvier 1916, rendu l'arrêt suivant au sujet de la prise du schooner suédois *Elza*, sur appel contre la décision de la Cour des prises de Hambourg du 13 août 1915 :

Le 1er mai 1915, le schooner suédois *Elsa*, de Halmstad, propriété de Anders Svennson, domicilié en cette ville, fut capturé, avec un chargement complet de bois de mines sur son parcours de Halmstad à Granton, près d'Edimbourg, par un sous-marin, après que l'équipage eût quitté le vaisseau et que le chargement eût été détruit.

Sur la publication de la Cour des prises de Hambourg, la Société propriétaire du navire a fait valoir, dans le délai et la forme voulus, ses prétentions à des dommages et intérêts. Elle soutient que le navire valait 20.000 couronnes, tandis que l'assurance anglaise ne couvrait que 11.450 couronnes. En outre, on demande des dommages-intérêts pour la prime d'assurance, pour le fret, les provisions et l'équipement du navire, et enfin pour les effets des hommes d'équipage. La Société réclamante soutient, en outre, que le navire avait quitté Halmstad le 24 avril sans avoir connaissance du fait que le bois de mine avait été mis sur la liste de contrebande absolue par l'Empire allemand.

La cargaison, composée de 30.731 ballots de rondins, aurait été destinée à la firme Love and Steward Ltd., de Glasgow. Elle provenait, dit-on, d'un magasin que cette firme possède à Halmstad et y serait devenue la propriété de celle-ci dès avant son chargement à bord du navire.

La Cour impériale des prises de Hambourg a reconnu, d'accord avec les conclusions du Commissaire impérial, que le navire et le chargement coulés étaient soumis à la confiscation. La réclamation a été repoussée comme non fondée.

L'appel interjeté par la réclamante contre cette décision n'est pas fondé.

Motifs :

Il n'est pas contesté que le chargement du navire consistait en bois de mines ainsi qu'en marchandises qui, d'après l'ordonnance du 18 avril 1915, publiée le 20 avril, se trouvaient sur la liste des objets de contrebande

absolue. La réclamante se prévaut toutefois de l'article 44 de l'Ordonnance des prises, affirmant que le navire avait quitté le port le 24 avril, sans avoir eu connaissance du changement apporté sur la liste. Il faut concéder à l'appelante que, pour rejeter son explication, le premier juge s'est appuyé sur des motifs insuffisants. Il admet que l'article 44 ne se rapporte pas à la contrebande *légale*, mais seulement aux déclarations particulières, prévues dans les articles 22 et 24 de l'Ordonnance des prises qui, d'après la même Ordonnance, article 25, furent communiquées aux gouvernements neutres et aux commandants des navires de guerre. Il est manifeste que l'on part ici du point de vue selon lequel il s'agirait ici de contrebande « légale », puisque c'est par ordre impérial qu'a eu lieu le changement sur la liste.

Telle n'est pas cependant l'opposition qui se trouve à la base des dispositions de l'Ordonnance des prises. Dans l'article 22 (et dans l'article 24) on s'est réservé le droit de comprendre encore, indépendamment de la liste de contrebande extraite de la Déclaration de Londres, d'autres objets dans la liste à dresser et de les « déclarer » contrebande par le fait même. La forme dans laquelle cette déclaration doit être faite, que ce soit par la loi, par un ordre, ou d'une autre façon, regarde le droit constitutionnel et le droit administratif. Ce n'est pas de cela que s'occupe l'Ordonnance des prises. La distinction à laquelle elle s'attache n'est pas de savoir si c'est par une loi ou par une autre voie qu'une marchandise a été déclarée contrebande, mais bien de savoir si elle s'est trouvée comprise dès le début dans la liste de contrebande ou dans une liste postérieure. C'est là le point de vue auquel l'Ordonnance se place quand, dans ce dernier cas, elle suppose que le navire a eu connaissance de la déclaration de contrebande, tandis qu'elle se borne, dans le premier cas, à n'exiger que la simple connaissance de l'ouverture des hostilités.

Pour condamner le navire comme ayant transporté de la contrebande absolue, il importerait donc d'établir, dans le cas présent, qu'il savait, au départ de Halmstad, que les bois de mines étaient sur la liste de contrebande absolue. Sous ce rapport, la réclamante n'a pas la charge de la preuve. Il n'existe pas à cet égard de présomption légale. L'article 45 donne, il est vrai, quelques bases que les tribunaux doivent naturellement prendre en considération, mais en tout cas on n'y trouve pas de règles de preuve obligatoires. On ne pourrait, ici, prendre en considération que ce qui se trouve au paragraphe *c*. Mais rien ne prouve que, dans le cas présent, et en procédant de la sorte, il en serait résulté une communication télégraphique immédiate au gouvernement suédois. Ce que la réclamante a opposé n'est pas contesté. Le fait que la Commission d'assurances suédoise, dans une séance du 26 avril 1915, a pu prendre connaissance de la réforme apportée à la liste ne conduit à aucune conclusion sûre. La séance a pu avoir lieu, par hasard, au moment où la nouvelle est arrivée. Il ne reste donc plus que la considération générale, d'après laquelle, tenant compte des moyens de communication actuels et de l'importance de l'affaire, on a pu recourir à la télégraphie privée, et notamment aux informations télégraphiques à la presse, pour propager la nouvelle le plus rapidement possible. Mais, à cause du peu de temps qui s'est écoulé entre la publication de l'ordre à Berlin et le départ d'Halmstad du navire, la présomption est plus qu'incertaine.

Cependant ces considérations n'importent pas pour la décision à rendre. Car si la déclaration de contrebande contre le navire ne peut pas s'appuyer sur l'article 44, il faut juger l'affaire comme s'étant passée sous le régime du droit en vigueur jusqu'à ce moment. D'après ce droit, le vaisseau aurait porté de la contrebande relative dont il faut présumer, conformé-

ment à l'article 33 de l'Ordonnance des prises, puisqu'elle était destinée à un port servant de base d'opérations et de ravitaillement pour les forces armées anglaises, qu'elle devait servir à l'ennemi. Il faut se rendre à l'opinion du premier juge que cette présomption n'a pu être réfutée.

Les nouveaux éléments de preuve rassemblés dans cette instance ne sont pas au surplus suffisants pour établir la preuve contraire. Il en résulte que l'on ne peut savoir avec certitude quel était le destinataire véritable. Contrairement à la firme Love and Steward au nom de laquelle le connaissement était établi, la firme M. S. Rennie et C°, de Glasgow a déclaré qu'elle comptait employer le bois, non pas pour le chauffage, mais pour l'exploitation de mines, mines n'appartenant pas au Gouvernement anglais et n'étant pas sous son contrôle. Mais, quand bien même on ferait abstraction de cette contradiction pour accorder pleine créance à tous les certificats présentés indistinctement, on n'a pas encore ainsi obtenu une détermination absolue sur la question de savoir dans quel but, à quelle place et par qui ces bois, tout à fait nécessaires pour la conduite de la guerre, en même temps que très recherchés par l'Angleterre, devaient être utilisés.

Il ressort de là que le jugement attaqué est d'accord avec la jurisprudence constante de cette Cour, et qu'en conséquence il faut rejeter l'appel.

Du 14 janvier 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

19

Cour suprême des prises de Berlin, 14 janvier 1916

NAVIRE DE COMMERCE NEUTRE, SAISIE, EAUX TERRITORIALES NEUTRES; CONTREBANDE DE GUERRE, ACIER, ACIER SERVANT A LA CONSTRUCTION DES MACHINES D'UN NAVIRE ; COUR DES PRISES, COMPÉTENCE, CAPTURE, SAISIE, CARACTÈRES, NAVIRE CONDUIT DANS UN PORT POUR Y ÊTRE VISITÉ, ÉQUIPAGE DE PRISE ; SAISIE, MOTIFS SUFFISANTS, NON-LIEU A DOMMAGES-INTÉRÊTS ; DÉPENS.

Est régulière la saisie d'un navire faite en dehors des eaux territoriales neutres, c'est-à-dire au delà de trois milles marins de la côte d'un Etat neutre.

L'acier servant à la construction des machines d'un navire doit être déclaré contrebande de guerre comme l'acier propre à la construction de la coque.

Le fait d'ordonner à un navire de se rendre dans un port déterminé pour y être visité ne constitue pas une « prise » au sens propre du mot, même quand le navire a reçu un équipage de prise pour assurer l'ordre donné ;

Mais il y a capture, et par suite compétence de la juridiction des prises, lorsque les autorités du port où le navire a été conduit ont déclaré le navire « saisi » et remis l'affaire le concernant à l'Office des prises.

Les intéressés n'ont pas le droit de réclamer une indemnité pour

le dommage qui leur a été causé par la saisie du navire, s'il y a eu des motifs suffisants d'opérer cette saisie.

La partie qui succombe dans son appel doit être condamnée aux dépens.

(Vapeur suédois *Dux*)

La Cour suprême des prises, siégeant à Berlin a, dans sa séance du 14 janvier 1916, rendu l'arrêt suivant au sujet de la prise du vapeur *Dux*, sur appel interjeté contre l'arrêt de la Cour des prises de Kiel du 12 août 1915 :

Le vapeur *Dux*, appartenant à la Société anonyme d'armement Svea, de Stockholm, et se rendant de Norrkœping à Hull avec un chargement de marchandises en ballots, fut arraisonné le 29 avril 1915 par un torpilleur allemand dans les parages du bâteau-feu de Falsterbo. D'après la déposition du commandant du torpilleur, le vapeur *Dux* avait rangé la bouée d'Hildagrund d'environ 100 mètres et l'avait derrière lui à tribord lorsqu'il reçut l'ordre de stopper. Sur l'ordre que le navire reçut, il fit route vers l'Ouest et le torpilleur se plaça parallèlement à lui. Un officier du torpilleur, le lieutenant Rulhoff, monta à bord du *Dux* et établit, en faisant son relevé sur les bouées d'Hildagrund et de Vaestaflaket, que la position du navire était 55° 18' 5'' de latitude N. et 12° 42' 0'' de longitude E. Le rapport de prise indique 54° au lieu de 55° de latitude, ce qui est certainement inexact et ne peut être, d'après le témoignage des officiers de marine, qu'une erreur de plume. Le capitaine du vapeur, Thernstrœm, place le point où il a été arraisonné en 55° 19' et demi de latitude N. et 12° 45' de longitude E. et dit qu'il se trouvait encore en deçà de la limite des trois milles marins. Les officiers du torpilleur ont été entendus sur cette question. Ils ont confirmé les indications du rapport de prise et déclaré que le lieutenant Rulhoff et le maitre timonier Haas avaient fait les calculs chacun de son côté et s'étaient trouvés d'accord, que, d'après ces calculs, le *Dux* se trouvait au-delà de la limite de trois milles marins quand il avait reçu l'ordre de stopper et que l'affirmation du capitaine Thernstrœm ne reposait que sur une appréciation, le capitaine n'ayant pas fait de relevés exacts.

Le navire reçut un équipage de prise et se rendit, sous l'escorte d'un releveur de mines, d'abord à Swinemunde, puis à Stettin où la cargaison fut déchargée et inventoriée.

Un lot de blocs d'acier, qui était adressé d'après le connaissement à Furley et Co, de Hull, et se composait de 245.895 kgs d'acier fondu, fut saisi. Le navire et sa cargaison furent mis par l'Office des prises le 17 mai à la disposition de l'Amirauté qui les relâcha le 26 mai après en avoir retiré l'acier fondu.

Sur l'avis publié par la Cour impériale des prises de Kiel, des réclamations ont été élevées dans les formes et délais légaux par :

1° La Maison G. et S. Sveldberg, de Stockholm.

2° La Société d'armement propriétaire du vapeur *Dux*.

La première réclame la restitution de l'acier dont elle évalue le poids à 245.888 kgs ou le payement de sa valeur : la deuxième réclame le remboursement de différentes dépenses et des dommages-intérêts pour la séquestration injustifiée de son navire pendant quatre semaines entières.

Le Commissaire impérial a conclu à la confiscation des marchandises saisies.

La Cour impériale des prises de Kiel a rendu un arrêt conforme à ces conclusions et repoussé les deux réclamations.

Les deux demandeurs ont interjeté appel de cet arrêt. Ils ont produit des consultations de Wallberg (1er juillet 1915), de Herzberg (7 août 1915), une lettre de A. Hakansson en date du 12 janvier 1916 et deux *affidavits* des 27 septembre et 14 octobre 1915.

Le Commissaire impérial a remis dans les délais légaux le rapport d'une Commission de cinq experts que les autorités maritimes avaient constituée pour lui demander son avis. Les demandeurs ont prié la Cour d'accueillir de nouveaux éléments de preuve par l'audition d'experts et en tous cas de ne pas se prononcer sur les rapports d'experts produits par la partie adverse tant qu'ils n'auraient pu prendre position à cet égard. Les appels ne paraissent pas fondés.

Motifs :

Il est hors de doute que la saisie du vapeur *Dux* a été opérée en dehors des eaux territoriales suédoises. Ainsi que l'ont déclaré les témoins, le point du navire a été fait soigneusement par le moyen de relevés exacts et leurs calculs reposent sur ces relevés, tandis que l'assertion contraire du capitaine ne mérite qu'une confiance très relative puisque son appréciation ne s'appuie pas sur des données précises. D'ailleurs, les appelants n'ont pas invoqué ce moyen.

Les demandeurs contestent que l'on puisse considérer, ainsi que l'a fait le premier juge, l'acier fondu comme de l'acier propre à la construction des navires et par suite comme de la contrebande absolue. La Cour n'a pas besoin de recourir à cet égard à de nouvelles informations et il n'est pas non plus nécessaire, en ce qui concerne le rapport d'experts produit par le Commissaire impérial, d'autoriser les demandeurs à produire d'autres consultations. Ce rapport peut en effet être laissé hors de cause, car les autres éléments de preuve permettent à la Cour de décider en faveur du premier arrêt. Les demandeurs commettent une erreur manifeste quand ils prétendent que l'expert entendu par le premier tribunal n'a reconnu dans les blocs d'acier un métal propre à la construction des navires que si l'analyse prouvait qu'il pouvait servir à la fabrication de plaques de blindage. La phrase visée dit sans réserve ce qui a été résumé plus haut. Il est vrai que les demandeurs contestent que cette simple constatation suffise pour résoudre la question posée et prétendent qu'une expertise peut seule trancher le différend. Mais cette expertise n'est pas nécessaire, puisque les dires d'experts produits par les demandeurs eux-mêmes éclaircissent suffisamment la question. De ce que l'expert Wallberg déclare que l'acier en question contient trop de carbone et est par suite d'un prix trop élevé pour être considéré comme de l'acier propre a la construction des navires, de ce que l'expert Herzberg estime d'autre part la teneur en carbone à 54 0/0 et conclut de ce fait et d'autres résultats de son expertise que l'acier analysé est une matière de grande valeur et propre à la fabrication d'outils et de parties de machines, il ressort simplement que nous ne sommes pas en présence d'une matière dont on se sert d'ordinaire pour construire la coque des navires. Mais les machines font aussi partie d'un navire, et l'emploi d'acier de bonne qualité pour la fabrication de beaucoup de parties de machines, même de qualité supérieure, par exemple pour la fabrication de l'arbre de couche de l'hélice, est un fait si connu qu'il n'a pas besoin d'autre confirmation. D'ailleurs, celle-ci se trouve dans la conclusion du rapport d'Herzberg, où il est dit expressément que l'acier en question est propre à la construction d'arbres de couche, de tiges de piston et de tiroirs. Comme la liste de la contrebande a été modifiée dans l'intention de priver

l'ennemi des matériaux dont il a besoin pour la construction des navires, il n'y a pas de raison pour admettre qu'on ait eu en vue seulement les matériaux propres à la construction de la coque des navires et non pas ceux qui intéressent les machines. L'argument qui consiste à dire qu'il aurait été en ce cas plus exact et plus simple d'inscrire sur la liste l'acier de toute espèce et non l'acier propre à la construction des navires n'est pas décisif. La Cour n'a pas à rechercher s'il existe une sorte d'acier qui ne puisse en aucun cas servir à la construction des navires ; il y a sinon des aciers bruts, du moins des aciers grossièrement travaillés qui ne peuvent être employés pour la construction des navires. L'expression employée s'explique avant tout et de façon très satisfaisante par la place où elle figure dans la liste. Elle se trouve, en compagnie des tôles pour navires, dans le groupe où il est question des bâtiments de guerre, de leurs parties constitutives et enfin des matières premières employées pour leur construction. On n'a interdit le trafic de l'acier qu'en tant que servant à la construction des navires que l'on cherchait à empêcher, et c'est pourquoi on a parlé de « l'acier servant à la construction des navires ».

La réclamation de la Société d'armement a été rejetée par le premier juge, parce que le *Dux* n'avait pas été véritablement saisi et qu'ainsi les conditions n'étaient pas remplies dans lesquelles, conformément au paragraphe 1er du Code des Cours de prises, la Cour des prises est appelée à décider. Le premier juge expose que le vapeur a été simplement conduit dans un port allemand pour y être visité conformément à l'article 91 de l'Ordonnance des prises et qu'il a été relâché après déchargement des marchandises prohibées et après inventaire de sa cargaison et examen de ses papiers.

Cette façon de voir n'est pas exacte. Il est vrai que l'article 91 de l'Ordonnance des prises autorise le commandant de l'arraisonneur à prendre dans des cas nettement définis les mesures nécessaires pour faire visiter ultérieurement le navire dans un endroit approprié et qu'alors il lui fait un devoir dans certaines circonstances particulières de procéder à la capture sinon définitive, du moins temporaire, du navire. La présente Cour a déjà décidé par son arrêt du 25 novembre 1915, à propos des affaires de prise du *Niobe* et du *Bertha Elisabeth*, que le fait d'ordonner à un navire de se rendre dans un port déterminé ne constitue pas une prise au sens propre du mot (1), même quand le navire a reçu un équipage de prise pour assurer l'exécution de l'ordre donné. Mais, quelque nom qu'on veuille donner dans le cas présent aux mesures prises par le commandant de l'arraisonneur, il n'en reste pas moins, et ce fait doit lever tous les doutes, que les autorités du port de Svinemünde ont, d'après leurs propres déclarations, « saisi » le navire et remis l'affaire à l'Office des prises. Il est indéniable, dans ces conditions, qu'une procédure de prise a été engagée à l'égard du navire lui même.

Pourtant, la Cour ne peut sur le fond qu'approuver la décision attaquée. Il a été prouvé par l'exposé ci-dessus que le navire portait de la contrebande et que, par suite, sa saisie était justifiée d'après l'article 39 de l'Ordonnance des prises. Il résulte, en outre, des dispositions de l'article 8 de l'Ordonnance des prises que les intéressés n'ont pas le droit de réclamer d'indemnité pour le dommage qui leur a été causé par la saisie du navire.

L'appel doit donc être rejeté avec condamnation des réclamants aux dépens.

Du 14 janvier 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

(1) V. ci-dessus, p. 50 et 45.

20

Cour suprême des prises de Berlin, 7 février 1916

NAVIRE, MISE EN LIBERTÉ CONTRE CONSIGNATION DE SA VALEUR, REFUS, OPINION CONTRAIRE DU COMMISSAIRE IMPÉRIAL, DROIT DE LA COUR DES PRISES ; DÉCISION NON SUSCEPTIBLE D'APPEL, ANNULATION, MODIFICATION, DROIT DE LA COUR DES PRISES.

S'il est vrai que, d'après le paragraphe 48 du Code des Cours de prises, la Cour des prises ne peut accorder la mise en liberté d'un navire contre consignation de sa valeur qu'avec l'assentiment du Commissaire impérial, rien ne l'empêche de refuser la mise en liberté, même si le Commissaire se prononce en faveur de celle-ci.
La règle générale d'après laquelle les décisions non susceptibles d'appel peuvent être annulées ou modifiées par la Cour des prises, peut être appliquée au cas de la mise en liberté d'un navire accordée contre caution, tant que le navire se trouve effectivement au pouvoir des autorités qui s'occupent des prises.

(Vapeur suédois *Capella*)

La Cour suprême des prises siégeant à Berlin a, dans sa séance du 7 février 1916, rendu l'arrêt suivant au sujet du vapeur suédois *Capella*, sur appel de l'arrêt de la Cour des prises de Kiel en date du 15 décembre 1915 :

Motifs :

La Cour n'a pas à décider si, la Cour des prises de Kiel ayant le 30 novembre 1915 rendu, avec l'assentiment du Commissaire impérial, un arrêt, mettant en liberté le vapeur *Capella* contre consignation de sa valeur, le retrait ultérieur de cet assentiment devait avoir le même effet que si le Commissaire impérial s'était opposé dès le commencement à la mise en liberté et si, par suite, la Cour des prises était obligée d'annuler l'arrêt précédemment rendu et d'ordonner le maintien de la saisie. Même si la réponse devait être négative, la Cour des prises n'en avait pas moins le droit de soumettre spontanément son arrêt à un examen fondé sur les faits et de l'annuler s'il ne lui paraissait plus justifié. Car, s'il est vrai que, d'après le paragraphe 48 du Code des Cours de prises, la Cour des prises ne peut accorder la mise en liberté d'un navire contre consignation de sa valeur qu'avec l'assentiment du Commissaire impérial, d'autre part rien ne l'empêche de refuser la mise en liberté même si le Commissaire se prononce en sa faveur. En outre, on ne voit pas pourquoi la règle générale d'après laquelle les décisions non susceptibles d'appel peuvent être annulées ou modifiées par la Cour des prises elle-même (paragraphe 49, alinéa 3 du Code des Cours de prises) ne serait plus applicable au cas de la mise en liberté d'un navire accordée contre caution, tant que le navire se trouve effectivement au pouvoir des autorités qui s'occupent des prises. La Cour d'appel devant laquelle l'affaire est portée doit, en pareil cas, examiner aussi de son côté si, étant données les circonstances de la cause, la requête

de mise en liberté pouvait être ou ne pas être accueillie. Cet examen a, dans le cas présent, amené la Cour à conclure qu'il y avait lieu de prendre en considération les inconvénients qui, ainsi que l'a fait valoir le Commissaire impérial près la Cour suprême des prises, pouvaient résulter au point de vue militaire de la mise en liberté du navire. En conséquence, il était nécessaire de maintenir la saisie et il y a lieu de rejeter la plainte.

Du 7 février 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

21

Cour suprême des prises de Berlin, 17 février 1916

Contrebande de guerre, contrebande absolue, caractère, preuve; contrebande relative, objets utilisables pour un emploi militaire, définition ; destination ennemie, destinataire, simple intermédiaire, commissionnaire ; remise volontaire, non-lieu à indemnité.

Une marchandise ne peut être considérée comme contrebande de guerre absolue que si la qualification qui lui est ainsi donnée est établie par une preuve quelconque.

Pour qu'un objet soit réputé utilisable pour un emploi militaire, et par suite puisse être considéré comme contrebande de guerre relative, il n'est pas besoin qu'il soit particulièrement propre ou même destiné à cet emploi, il suffit qu'il soit susceptible d'y être affecté.

Pour décider si une marchandise de contrebande a une destination ennemie, on doit considérer la personne qui reçoit la marchandise quand le transport de celle-ci est arrivé à son terme et non l'intermédiaire, tel qu'un commissionnaire, qui s'occupe simplement de faire parvenir la marchandise à sa destination définitive.

La remise volontaire *de marchandises de contrebande que le capitaine d'un navire neutre fait au commandant du navire de guerre belligérant qui l'a arrêté, ne peut, par application de l'article* 121, *alinéa 3, de l'Ordonnance des prises allemande de* 1909-1914, *donner lieu à une indemnité au profit du propriétaire des marchandises.*

(Vapeur suédois *Vega*)

La Cour suprême des prises siégeant à Berlin a, dans sa séance du 17 février 1916, rendu l'arrêt suivant dans l'affaire du vapeur suédois *Vega*, sur appel contre l'arrêt de la Cour des prises de Kiel du 6 octobre 1915 :

Le vapeur suédois *Vega*, se rendant de Rotterdam à Stockholm, fut arrêté le 11 mai 1915 par un navire de guerre allemand dans le Sund et conduit à Stettin. Trente-sept ballots et une caisse de courroies de transmission en

cuir furent débarqués volontairement dans ce port, et le navire fut relâché le 21 mai 1915. D'après le connaissement, les courroies de transmission devaient être remises à Emile R. Boman, à Stockholm. Celui-ci s'étant refusé à certifier que les courroies de transmission devaient rester en Suède, celles-ci ont été mises sous séquestre. La Société qui avait débarqué les marchandises éleva une réclamation et, sommée par la Cour des prises d'indiquer le véritable destinataire des courroies de transmission, désigna la Maison Ivanoff et Hawkins, de Moscou. Un arrêt de la Cour des prises en date du 6 octobre 1915 a repoussé la réclamation et ordonné la confiscation des courroies de transmission. Le premier juge n'a pas décidé si les courroies de transmission devaient être considérées comme des accessoires de tours et par suite comme de la contrebande absolue, ainsi que le sont les tours eux-mêmes, mais il a estimé qu'elles étaient en tous cas de la contrebande relative, puisqu'elles étaient parfaitement propres par leur matière même à être employées pour la fabrication de selles, harnais et chaussures militaires. Il a jugé qu'elles pouvaient être tenues pour destinées à l'ennemi, parce que le commissionnaire Boman, de Stockholm, ne pouvait être considéré comme le destinataire au sens de l'article 33, alinéa 1 *b*, de l'Ordonnance des prises, mais bien plutôt comme une personne interposée qui devait les faire parvenir au véritable destinataire, en l'espèce une maison de commerce russe : que l'on ne pouvait dans ces conditions savoir par les papiers du bord quel était le destinataire au sens de l'article ci-dessus et que par suite la présomption admise par l'article 33, alinéa 1 *b*, entrait en vigueur. La Cour des prises a rejeté la demande en dommages-intérêts formulée par la Société qui s'appuyait sur l'article 121, alinéa 3, de l'Ordonnance des prises pour ce motif que les dispositions de cet article ne s'appliquaient pas au cas présent de remise volontaire des marchandises. La Société demanderesse a interjeté appel de cet arrêt dans les formes et délais légaux et réclamé la restitution des courroies de transmission et des dommages-intérêts.

Le Commissaire impérial a déposé des conclusions contraires.

L'appel doit être rejeté.

Motifs :

La Cour suprême des prises ne peut pas admettre le moyen invoqué en première ligne par le Commissaire impérial, et d'après lequel les courroies de transmission, étant des accessoires de tours, doivent être considérées, d'après l'article 21, n° 19 de l'Ordonnance des prises comme contrebande absolue. En effet, pour justifier cette façon de voir, il faudrait que la qualification donnée aux marchandises en question fût établie par une preuve quelconque, ce qui n'a pas été fait dans le cas présent.

Mais la Cour suprême se rallie à l'avis du premier juge qui a qualifié les courroies de transmission de contrebande relative d'après l'article 23, n° 18, de l'Ordonnance des prises. La qualification est justifiée si l'on admet que les courroies de transmission ou, ce qui revient au même, le cuir pour courroies de transmission après la façon qui leur a été donnée sont « utilisables » pour la fabrication des selles, harnais et chaussures militaires. Le tribunal d'appel est d'avis que le mot « utilisable » doit être entendu ici dans son acception la plus large. Ce qui est décisif, c'est que l'objet est utilisable en principe sans qu'il soit besoin de rechercher si la matière était particulièrement propre ou même destinée à l'emploi présumé. La Cour des prises n'hésite pas à admettre, comme l'a fait le premier juge, que les courroies de transmission de l'espèce en question (145×6^{mm} et 400×12^{mm}) sont parfaitement utilisables pour la fabrication de harnais spécialement de traits ou de semelles de souliers, soit

immédiatement soit après avoir été rognée ou refendues. L'expert entendu en première instance conteste simplement que les courroies de transmission soient « propres » à cet usage, et, ce faisant, il donne manifestement au mot « utilisable » un sens plus étroit que celui qui doit être suivant l'exposé ci-dessus attribué à cette expression. Même le rapport d'expert que la demanderesse a produit en appel ne contredit pas l'interprétation ici défendue et il la justifie même à certains égards. Il prétend, en effet, que le cuir des courroies de transmission ne peut être employé comme cuir à semelles parce qu'on l'a imprégné de graisse pour l'assouplir, tandis que le cuir à semelles doit être raide : mais on peut lui objecter que cette circonstance peut tout au plus faire considérer le cuir à courroies de transmission comme n'étant pas particulièrement propre à fabriquer des semelles et qu'elle exclut d'autant moins son utilisation pour cet usage qu'on a l'habitude, ainsi que chacun sait, d'imprégner de graisse les chaussures pendant le mauvais temps pour leur permettre de mieux résister à l'humidité. Au surplus, un morceau de cuir figurant parmi les pièces, et qui est manifestement un échantillon des courroies de transmission mises sous séquestre, permet de constater que la souplesse du cuir en question n'est pas telle qu'elle le rende inutilisable pour la fabrication des semelles. De même l'argumentation par laquelle l'expert prétend établir que les courroies de transmission ne sont pas utilisables en sellerie n'a pas paru probante à la Cour suprême des prises. L'expert avoue lui-même que les courroies de transmission très minces peuvent être employées par les selliers. Or il est connu, d'une part, qu'il faut du cuir très épais pour les traits, spécialement pour ceux des attelages d'artillerie, et, d'autre part, il n'est pas impossible d'obtenir du cuir mince en refendant du cuir épais. La question de savoir s'il est pratique au point de vue économique d'employer à l'un de ces usages le cuir pour courroies de transmission ou les courroies de transmission déjà fabriquées est secondaire, car, en temps de guerre, les considérations de cette sorte n'entrent pas en ligne de compte quand on manque des matières premières nécessaires. En outre, le prix indiqué par l'expert entendu en première instance (10 marks par kilog) n'a rien d'exorbitant, eu égard au prix extrêmement élevé du cuir.

Dans ces conditions, la Cour suprême des prises ne tient pas une nouvelle expertise pour nécessaire et répond affirmativement à la question soulevée en se fondant sur la connaissance qu'elle a personnellement des circonstances.

En ce qui concerne la seconde question, celle de savoir si la présomption admise par l'article 33, alinéa 1 *b*, de l'Ordonnance des prises peut dans le cas présent être invoquée, la Cour suprême des prises partage également la façon de voir du premier juge. D'après cet article, peut être uniquement considérée comme destinataire la personne qui reçoit la marchandise quand le transport de celle-ci est arrivé à son terme, et non l'intermédiaire qui s'occupe simplement de faire parvenir la marchandise à sa destination définitive. Cela ressort du but même de cette disposition, qui vise à établir d'après la personne du destinataire l'usage qui sera fait de la marchandise, constatation impossible quand il s'agit d'une personne interposée telle qu'un commissionnaire. Le fait que les commissionnaires font souvent aussi du commerce pour leur propre compte ne peut entrer en ligne de compte. En pareil cas, l'application de l'article 33, alinéa 1 *b* ne se trouve écartée que si la preuve est faite, et elle n'a pas été faite ici, que la marchandise en question est destinée au commerce que le commissionnaire fait pour son propre compte. Toute autre interprétation ouvrirait au commerce de contrebande la porte toute grande, car il suffi-

rait de faire passer les marchandises destinées finalement à l'ennemi par les mains d'un destinataire interposé pour donner à l'opération commerciale une apparence innocente. C'est pour rendre impossible cette supercherie qu'ont précisement été prises les nouvelles dispositions contenues dans l'article 33 de l'Ordonnance des prises.

Il ressort, d'ailleurs, de ce qui a été dit plus haut que les prescriptions de l'article 33, alinéa 1 *b* de l'Ordonnance des prises sont en outre applicables dans le cas présent parce qu'il a été établi au cours de la procédure de prise que les courroies de transmission étaient adressées effectivement à une maison de Moscou, c'est-à-dire à une personne demeurant en territoirre ennemi. Cette maison, ainsi qu'il ressort de lettres se trouvant parmi les pièces du procès, se livre à un commerce étendu en toutes sortes de marchandises. La présomption admise par l'article 33, alinéa 1 *b*, de l'Ordonnance des prises, et d'après laquelle les courroies de transmission dont il est question ici auraient pu servir à des buts ennemis, n'a pas été infirmée ; la confiscation des courroies de transmission est par suite justifiée.

Le premier juge a très justement rejeté les conclusions que la demanderesse appuyait sur l'article 121, alinéa 3, de l'Ordonnance des prises, en faisant remarquer que le cas envisagé par cet article n'avait rien à voir ici, puisque la remise des courroies de transmission a été volontaire. Le texte invoqué n'est applicable que lorsque le commandant de l'arraisonneur, tout en renonçant à saisir le navire, met sous sequestre des parties confiscables de la cargaison, sans que les conditions particulières énoncées par l'alinéa 1 du même article soient remplies. Il s'agit seulement d'une mise sous sequestre opérée contre la volonté du capitaine du navire portant la contrebande. La remise volontaire de la contrebande est mentionnée dans les remarques jointes à l'article 54 de la Déclaration de Londres, que l'article 121 de l'Ordonnance des prises a pris pour base, comme une des mesures éventuelles que le commandant de l'arraisonneur est autorisé à prendre et qui enlèvent tout droit à réclamer l'indemnité stipulée par l'article 54. On peut admettre sans difficulté que l'article 121 de l'Ordonnance des prises part du même principe : c'est ce qui ressort également de l'article 46 de l'Ordonnance des prises quand on le rapproche de l'article 44 de la Déclaration de Londres et des commentaires qui y sont joints.

Il résulte de cet exposé que le tribunal ne pouvait rendre d'autre arrêt que celui formulé plus haut. La décision concernant les dépens est faite conformément au paragraphe 37 du Code des Cours de prises.

Du 17 février 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

22

Cour suprême des prises de Berlin, 17 février 1916

COUR DES PRISES, COMPÉTENCE, SAISIE, CARACTÈRE, NAVIRE AMENÉ DANS UN PORT POUR Y ÊTRE VISITÉ ; CONTREBANDE DE GUERRE, CONTREBANDE RELATIVE, VIVRES, CAFÉ ; CONTREBANDE DE GUERRE, DESTINATION ENNEMIE, DESTINATAIRE, SIMPLE INTERMÉDIAIRE, COMMISSIONNAIRE ; SAISIE IRRÉGULIÈRE, MOTIFS SUFFISANTS, NON-LIEU A DOMMAGES-INTÉRÊTS.

Le navire qui n'a été amené dans un port que pour y être visité

ne peut être réputé saisi, et, dès lors, il n'y a pas lieu de le soumettre à une procédure de prise.

Le café, figurant parmi les matières alimentaires, constitue de la contrebande de guerre relative aux termes de l'article 23, n° 1, de l'Ordonnance des prises allemande du 30 septembre 1909-3 août 1914.

Un commissionnaire n'est pas un « destinataire » au sens de l'article 33, alinéa 1 b de l'Ordonnance des prises allemande.

Il n'y a pas lieu à l'allocation de dommages intérêts pour une saisie irrégulièrement faite si elle était justifiée par des motifs suffisants.

(Vapeur suédois *Gœthe*)

La Cour suprême des prises siégeant à Berlin a, dans sa séance du 17 février 1916, rendu l'arrêt suivant dans l'affaire du vapeur suédois *Gœthe*, sur appel interjeté contre l'arrêt de la Cour des prises de Kiel en date du 6 octobre 1915 :

Le vapeur suédois *Gœthe*, qui se rendait de Rotterdam à Stockholm, fut arrêté le 9 juin 1915 par un navire de guerre allemand et conduit à Swinemünde. Il y déchargea volontairement 499 sacs de café et en repartit le 13 juin 1915. Le café a été ultérieurement restitué, sur production d'une attestation sous serment donnée par une maison suédoise et certifiant que le café devait rester en Suède et y être consommé. Il fut alors déposé une réclamation tendant à l'attribution de dommages-intérêts pour saisie injustifiée du café et du navire. Cette réclamation fut rejetée par un arrêt de la Cour des prises de Kiel en date du 6 octobre 1915. L'arrêt est devenu définitif en ce qui concerne le café. En ce qui concerne le navire, appel a été interjeté dans les formes et délais légaux aux fins de modifier la première décision et d'accueillir la réclamation de la Société d'armement. Le Commissaire impérial a déposé des conclusions contraires.

L'appel n'est pas fondé.

Motifs :

Le premier juge a estimé justement qu'il n'y avait pas eu en la matière saisie du vapeur *Gœthe*. Il ressort en effet du rapport du commandant de l'arraisonneur que le navire n'a été amené au port que pour être visité. La Cour suprême des prises a constamment décidé (V. notamment les affaires de prise des vapeurs *Niobe* et *Bertha Elizabeth* (1)) qu'en pareil cas il n'y a pas lieu à une procédure de prise, puisque d'après le paragraphe 1 du Règlement des tribunaux des prises ceux-ci n'ont à se prononcer que lorsque la saisie a été opérée ; et elle persiste dans cette façon de voir.

Mais, même si la mise sous sequestre avait eu lieu, l'appel serait encore non fondé. Le café est, d'après l'article 23, n° 1, de l'Ordonnance des prises, contrebande relative, puisqu'il figure parmi les matières alimentaires. Dans le cas présent, le café devait être livré suivant le connaissement au commissionnaire Boman, de Stockholm. Or un commissionnaire n'est pas, ainsi que la Cour suprême des prises l'a également établi déja à l'occasion d'autres affaires (V. l'affaire de prise du vapeur *Vega* (2)), un « destinataire » au sens de l'article 33, alinéa 1 *b*, de l'Ordonnance des prises, car il n'est

(1) V. ci-dessus, p. 51 et 45.
(2) V. ci-dessus, p. 64.

pas la personne qui reçoit la marchandise quand le transport de celle-ci est arrivé à son terme, mais bien un intermédiaire qui la fait parvenir à son destinataire réel. Par suite, les papiers du bord ne permettaient pas, dans le cas présent, de connaître le destinataire au sens de l'article ci-dessus. En conséquence, le café pouvait, suivant l'article 33, alinéa 1 *b*, de l'Ordonnance des prises, être présumé devoir servir à l'ennemi. C'est seulement au cours des débats par devant la Cour des prises que cette présomption a été infirmée. Si donc le navire a été arrêté, les conditions nécessaires en principe pour opérer la saisie se trouvaient remplies, et, si celle-ci avait eu lieu, la demanderesse n'aurait pas eu néammoins, suivant l'article 8 de l'Ordonnance des prises, le droit de réclamer des dommages-intérêts puisque la saisie aurait eu des motifs suffisants. Dans ces conditions, le jugement sur le fond devait bien être tel qu'il a été rendu. L'attribution des dépens est faite conformément au paragraphe 37 du Code des Cours de prises.

Du 17 février 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

23

Cour suprême des prises de Berlin, 17 février 1916

Destruction de prise, navire de commerce ennemi, marchandises neutres, non-lieu a dommages-intérêts, rapports de l'Allemagne et des Etats-Unis d'Amérique, traités de 1785, 1799 et 1828.

Il n'est pas interdit au commandant d'un navire de guerre belligérant de détruire un navire de commerce ennemi dans le cas où cette destruction entraînerait celle des marchandises qui se trouvent à bord de ce navire, en particulier s'il ne peut amener sa prise dans un port.

En cas de destruction légale d'un navire ennemi, il ne peut être accordé d'indemnité pour les marchandises neutres qu'il portait et qui ont été détruites avec lui ;

Et il en est ainsi spécialement dans les rapports de l'Allemagne et des Etats-Unis d'Amérique sous l'empire des traités de 1785, de 1799 et de 1828, conclus par les Etats-Unis avec la Prusse, et devenus applicables aux relations des Etats-Unis avec l'Allemagne.

(Vapeur anglais *Indian Prince*)

La Cour suprême des prises siégeant à Berlin a, le 17 février 1916, rendu l'arrêt suivant dans l'affaire du vapeur anglais *Indian Prince*, sur appels interjetés contre l'arrêt de la Cour des prises de Hambourg en date du 3 juillet 1915 :

Le vapeur anglais *Indian Prince*, se rendant avec une cargaison de marchandises en ballots, de Santos aux ports des Etats-Unis de l'Amérique du

Nord en passant par la Trinité, a été capturé le 4 septembre 1914 par un navire de guerre allemand en 7° de latitude S. et 31° de longitude O. La prise, ne pouvant être amenée dans un port, a été coulée le 9 septembre après que les passagers et l'équipage eurent quitté le bord. Le navire appartenait à la Prince Line Ltd., de Newcastle.

Sur la publication faite par la Cour impériale des prises de Hambourg, 30 personnes intéressées pour 37 chargements ont réclamé des dommages-intérêts pour la destruction de leurs marchandises.

Le tribunal a ramené les débats à un seul point, à savoir si une marchandise neutre qui se trouvait à bord d'un navire ennemi et a été coulée avec lui, donne droit à des dommages intérêts, et il a rendu l'arrêt suivant :

Le navire coulé et la cargaison coulée avaient encouru la confiscation. Les réclamations numéros 1 à 10, numéros 12 à 36, numéro 38, sont rejetées comme non fondées.

Les demandeurs numéros 2 à 10, numéros 12 à 26, et numéro 38 ont interjeté appel de cette décision.

Les appels sont rejetés.

Motifs :

La présente Cour a jugé, à propos de la prise du vapeur *Glitra* (1), qu'en cas de destruction légale d'un navire ennemi les marchandises neutres qu'il portait et qui ont été détruites avec lui ne donnent pas droit à une indemnité, et l'argumentation contraire dont se sont servis les demandeurs dans l'affaire actuelle ne l'a pas fait changer d'avis.

Leurs prétentions ne sont fondées ni sur les principes généraux du droit, puisque l'acte par lequel la cargaison a souffert des dommages n'est pas illégal mais bien légal, ni sur les dispositions expresses de l'Ordonnance des prises, notamment sur l'article 110, ainsi que sur l'article 8, auxquels les demandeurs se réfèrent. En effet, s'il est juste de prétendre qu'un capitaine, n'ayant pas le droit d'enlever des marchandises neutres d'un navire ennemi pour en faire usage, n'a pas, à plus forte raison, celui de le faire pour les détruire sans les utiliser, ce raisonnement ne jette aucune lumière sur la question ici débattue. Il s'agit actuellement de savoir si le droit des gens interdit à un commandant de détruire légalement un navire ennemi dans le cas où cette destruction entraînerait celle des marchandises neutres qui se trouvent à bord de ce navire, et particulièrement s'il le lui interdit même quand il ne peut amener sa prise au port. La Cour suprême des prises a déjà examiné la question à plusieurs reprises et persiste à croire que cette interdiction ne saurait exister. Il ne peut à cet égard que renvoyer à ses arrêts précédents. Particulièrement il n'est pas exact que ces arrêts aient été fondés sur cette considération qu'en chargeant leurs marchandises sur un navire ennemi les expéditeurs les avaient exposées volontairement au danger d'être saisies et détruites et par conséquent n'avaient pas droit de réclamer d'indemnité (2). L'exposé des motifs de ces arrêts émet, entre autres considérations générales, l'idée que le neutre est parfaitement libre de confier ou non ses marchandises à un navire ennemi, de les exposer ou non aux dangers qui peuvent en résulter pour elles, et il signale ce fait uniquement pour prouver que le refus d'une indemnité est conforme non seulement aux prescriptions des lois, mais aussi aux règles de l'équité.

(1) V. ci-dessus, p. 25.

(2) Les demandeurs ont fait valoir que cette considération ne pouvait être invoquée dans le cas présent parce que les marchandises avaient été embarquées avant le début des hostilités.

Ce qui est essentiel et doit emporter la décision dans le cas présent, c'est le fait que la cargaison doit nécessairement partager le sort du navire et que par suite elle doit supporter le dommage résultant de toute mesure conforme au droit des prises et dont l'application au navire est justifiée. On ne voit pas pourquoi ce principe généralement admis et reconnu expressément dans le commentaire annexé à l'article 64 de la Déclaration de Londres serait valable seulement dans le cas de capture du navire et non pas au cas où sa destruction se trouve justifiée.

Il s'agit par suite uniquement de savoir si les demandeurs peuvent fonder leurs prétentions sur le traité de commerce existant entre la Prusse et les Etats-Unis de l'Amérique du Nord, mais sur ce point la réponse de la Cour est négative.

Les dispositions du traité conclu avec la Prusse sont, il est vrai, également valables pour les relations de l'Empire d'Allemagne avec les Etats-Unis, ainsi que le prouve l'application qui en a été faite par les deux parties contractantes non seulement pendant la guerre actuelle, mais aussi dans des cas antérieurs ; mais ce traité ne dit rien en faveur des demandeurs.

Outre l'article XII du traité de 1828, les articles XII et XIII des traités antérieurs de 1785 et 1799 et l'article XII de la première rédaction du traité de 1785 doivent entrer ligne de compte. Dans cet article XII figure le principe de droit « navire libre, marchandise libre ». Tandis que les traités conclus par les Etats-Unis à la même époque avec d'autres puissances présentent à côté du même principe l'autre principe : « navire ennemi, marchandise ennemie », exception faite seulement pour les marchandises embarquées avant le début des hostilités ou dans un délai déterminé après la déclaration de guerre, le traité conclu avec la Prusse se tait sur ce point et l'interprétation qu'on doit donner à ce silence peut paraître douteuse. Il est possible que la Prusse ait adopté le point de vue suivant lequel une marchandise neutre ne peut être confisquée même à bord d'un navire ennemi. L'hypothèse est d'autant plus admissible que le même principe a été admis peu de temps après par le droit commun interne. De plus, dans les négociations qui ont précédé le traité de 1785, la Prusse a demandé, ainsi que le font justement remarquer les demandeurs, que la formule « navire ennemi, marchandise ennemie », figurant dans le projet américain, fût remplacée par la formule contraire « navire ennemi, marchandise libre ». Mais les Etats-Unis n'ont pas accepté cette proposition et il n'y a pas eu de décision ferme sur ce point. La situation de droit résultant du traité correspondait ainsi à ce que voulait établir la « Neutralité armée » de 1780. Seule la formule « navire libre, marchandise libre » figure dans les dispositions de cette convention et il n'y est rien dit des marchandises neutres à bord d'un navire ennemi. Ce silence a souvent été interprété comme un consentement tacite à la confiscation de marchandises neutres à bord d'un navire ennemi. « On s'était accoutumé, par un long usage, à considérer la confiscation de la marchandise neutre sur les navires ennemis comme une concession faite aux belligérants pour obtenir l'immunité des marchandises ennemies sur navires neutres » (Cauchy, *Le droit maritime international*, t. II, p. 262).

C'est exactement dans ce sens que les autorités des Etats-Unis de l'Amérique du Nord ont interprété le traité de 1785 à l'époque où il était en vigueur. Le secrétaire d'Etat Jefferson, qui avait pris part à la conclusion du traité en 1785, a défendu cette interprétation lorsqu'en 1793 la France, alors en guerre avec l'Angleterre, se plaignit de ce que les Anglais saisissaient les marchandises françaises à bord des navires américains et de ce que les Etats-Unis le souffraient. Dans sa note du 24 juillet 1793, Jefferson

déclarait cette plainte non fondée parce que, d'après le droit international (*Consolato del Mar*), les marchandises ennemies pouvaient être confisquées à bord d'un navire neutre à moins qu'un traité particulier proclamant le principe : « navire libre, marchandise libre » ne fût venu modifier cette règle générale, et il ajoutait : « *We have adopted this modification in our treaties with France, the Netherlands and Russia, and therefore, as to them, our vessels cover the goods of their enemies, and we lose our goods, when in the vessels of their enemies* ». Bien que le principe « navire libre marchandise libre » figure seul dans le traité avec la Prusse, le secrétaire d'Etat Jefferson admet donc sans difficulté que *le principe « navire ennemi, marchandise ennemie » est valable en ce qui concerne la Prusse*.

Il est vrai que les demandeurs n'appuient pas leur réclamation sur l'article XII, mais bien sur l'article XIII des traités de 1785 et 1799. Ils reconnaissent que même cet article ne contient rien en faveur de leur thèse si l'on considère le texte français des traités. Mais ils s'appuient sur le texte anglais qui présente une variante dont ils croient pouvoir déduire qu'il y a lieu de payer une indemnité pour les marchandises appartenant à des ressortissants des Etats-Unis d'Amérique dans tous les cas, même si elles sont à bord d'un navire ennemi.

Il n'est pas nécessaire de rechercher lequel des deux textes doit faire foi ou bien comment l'on peut résoudre la contradiction existant entre eux au cas où on accorderait à tous deux la même valeur. En effet le texte anglais ne permet pas non plus de conclure en faveur de la réclamation. Tout d'abord l'interprétation proposée par les demandeurs est inadmissible puisqu'elle est directement en contradiction avec celle que le Gouvernement des Etats Unis, ainsi qu'on l'a fait remarquer plus haut, donnait au traité jusqu'en 1793.

En outre, si l'on s'en tient aux termes mêmes, le texte anglais n'a pas le sens que lui attribuent les demandeurs. Tandis que le texte français traite des marchandises chargées « à bord des vaisseaux des sujets ou citoyens de l'une des parties », le texte anglais ne dit pas, comme aurait dû le faire une traduction littérale : *carried in the vessels of the subjects or citizens of either party*, mais : *carried in the vessels or by the subjects or citizens of either party*.

Les demandeurs concluent de ce passage que sont sous la protection de l'art. XIII non seulement les marchandises confiées à des navires américains ou prussiens, mais aussi celles qui sont transportées pour le compte de ressortissants américains ou prussiens sur quelque navire que ce soit et par conséquent même sur un navire ennemi, ce qui revient à dire d'après eux que l'article XIII vise les marchandises *appartenant* aux ressortissants en question.

Mais on ne trouve rien de pareil dans le traité. Les mots « *carried by* » n'indiquent pas les droits de propriété mais la personnalité de celui qui entreprend le *transport*, c'est-à-dire l'armateur et non pas l'expéditeur ou le destinataire. Le texte anglais s'écarte du texte français simplement en ce que, à côté des navires appartenant aux ressortissants des deux Etats, il mentionne expressément et en première ligne les navires appartenant aux parties contractantes elles-mêmes c'est-à-dire les navires d'Etat — *the vessels of either party*. — Car les mots « *of either party* » se rapportent également à « *in the vessels* », sinon cette expression resterait complètement en l'air.

Il est caractéristique que dans le texte français donné par Martens, *Recueil des traités*, Supp., II, p. 226, et reproduit dans l'édition du traité que le Ministère impérial de l'Intérieur a publiée, texte qui est manifestement

une traduction indépendante faite de l'anglais très peu de temps après la conclusion du traité de 1799, le traducteur a donné à ce passage exactement le sens qui vient d'être indiqué. Les mots « elles-mêmes » dans la tournure « ou d'elles-mêmes » ne peuvent se rapporter, d'après les règles de la grammaire, qu'aux « Parties contractantes » dans les navires desquelles les marchandises sont transportées.

Une autre interprétation est également impossible pour des raisons de fait. L'article XIII traite de la contrebande. Pour prévenir les différends que soulève d'ordinaire la question de savoir si les marchandises sont ou non de la contrebande, on convient dans cet article que même la contrebande ne peut être confisquée ; elle peut être, il est vrai, réquisitionnée en cas de besoin contre payement de sa valeur ; elle peut être aussi mise passagèrement sous séquestre quand la situation militaire l'exige, mais même alors l'expéditeur doit être indemnisé pour les dommages que lui cause cette mesure. Ces dispositions de l'article XIII sont en rapport étroit avec les dispositions de l'article XII. De même que la contrebande est toujours exceptée en général du principe « navire libre, marchandise libre », de même, après que l'article XII a établi ce principe pour les marchandises ennemies à bord des navires prussiens ou américains, l'article XIII vise le cas exceptionnel où les marchandises chargées sur ces navires sont de la contrebande ou suspectes de contrebande. Cette façon d'interpréter l'esprit des deux articles est encore justifiée par la disposition qui permet au capitaine d'un navire portant de la contrebande à l'ennemi de continuer sa traversée sans être inquiété quand il a livré la contrebande. Il est évident que cette autorisation n'a été donnée qu'aux navires des parties contractantes et que la convention ne peut s'appliquer à un navire ennemi transportant des armes, des munitions, etc. pour la puissance belligérante à laquelle il appartient. Les contractants n'ont certainement pas estimé qu'une partie belligérante puisse être obligée de payer des dommages-intérêts quand elle a réussi à saisir un navire ennemi chargé d'armes et de munitions parce que l'expédition de ces armes a été faite à l'adresse de l'ennemi par un ressortissant de l'autre Etat contractant, ou bien que le navire ennemi doit pouvoir continuer sa traversée sans être inquiété du moment qu'il a remis la contrebande qu'il transportait.

Par suite, si l'article XIII du traité de 1799 ne concerne pas la contrebande à bord d'un navire ennemi, on n'y peut naturellement rien trouver qui se rapporte à la façon dont doivent être traitées les marchandises inoffensives chargées sur les navires de cette sorte. Il est vrai que le principe « navire ennemi, marchandise libre » est actuellement valable même vis-à-vis des Etats-Unis, mais sa validité ne repose par sur une disposition contractuelle déterminée, elle découle uniquement du droit international tel qu'il fut reconnu par la Déclaration de Paris de l'année 1856 sur le droit maritime et tel qu'il est appliqué par l'Ordonnance des prises allemande même à l'égard des pays qui, comme c'est le cas pour les Etats-Unis, n'ont pas adhéré à cette Déclaration. De même, en ce qui concerne la question de savoir si dans les cas où, comme dans l'espèce, une indemnité doit être accordée aux propriétaires de marchandises neutres, les ressortissants des Etats-Unis n'ont pas d'autres droits que ceux reconnus aux ressortissants des autres Etats neutres et qui ont été exposés par l'arrêt rendu dans l'affaire du vapeur *Glitra*.

Du 17 février 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

24

Cour suprême des prises de Berlin, 17 février 1916

NAVIRE DE COMMERCE, DÉPENDANCES, CARACTÈRE, CONSÉQUENCES, CHARBON DE SOUTE, CARGAISON, CARACTÈRE NEUTRE OU ENNEMI, DÉTERMINATION, PERSONNALITÉ DU PROPRIÉTAIRE ; NAVIRE DE COMMERCE ENNEMI, USAGE, BATIMENT AUXILIAIRE, CHARBON, PRIX, PAYEMENT, VALEUR ; DESTRUCTION DE PRISE, NAVIRE DE COMMERCE ENNEMI, MARCHANDISES NEUTRES, NON-LIEU A DOMMAGES-INTÉRÊTS, RAPPORTS DE L'ALLEMAGNE ET DES ETATS-UNIS D'AMÉRIQUE, TRAITÉ DE 1828.

Les dépendances d'un navire ne sont pas des éléments constitutifs du navire lui-même, elles peuvent parfaitement appartenir à des tiers ;

Ainsi, le charbon de soute d'un navire ne doit pas nécessairement être considéré comme une dépendance du navire et partager le sort de celui-ci.

La question de savoir s'il s'agit de marchandises ennemies ou de marchandises neutres ne peut être résolue que par la personnalité de leur propriétaire.

Le commandant d'un navire de guerre belligérant qui a arraisonné un navire ennemi peut l'utiliser comme bâtiment auxiliaire en le prenant tel qu'il le trouve, avec tout son équipement et tout ses approvisionnements ;

Ainsi, il peut faire usage du charbon existant sur le navire, même dans le cas où ce charbon serait une marchandise neutre ;

Mais ce charbon doit être payé à son propriétaire ;

Le prix du charbon qui n'était pas destiné à être vendu au lieu de destination, mais devait être consommé par le navire, ne doit pas être déterminé par le cours de cette marchandise sur la place destinataire.

La destruction des marchandises neutres embarquées sur un navire ennemi ne donne pas droit à une indemnité en cas de destruction légale de ce navire à la suite de sa capture ;

Et, à cet égard, le traité de commerce conclu en 1828 entre la Prusse et les Etats-Unis d'Amérique ne confère aucuns droits particuliers aux ressortissants de ce dernier Etat.

Vapeur anglais *Indrani*

La Cour suprême des prises siégeant à Berlin a, dans sa séance du 17 février 1916, rendu l'arrêt suivant au sujet de la prise du vapeur anglais *Indrani*, sur appel interjeté par la American and Cuban Steamship Line, de New-York, contre l'arrêt rendu par la Cour des prises de Hambourg en date du 3 juillet 1915 :

Le vapeur *Indrani*, de la Indra Line Ltd. de Liverpool, se rendant avec plein chargement de charbon de Norfolk Virginie à Rio-de-Janeiro, a été saisi le 17 septembre 1914 par un navire de guerre allemand par 1° 35' de latitude S. et 34° 20' longitude O. Employé d'abord comme bâtiment auxiliaire, et ayant consommé pendant cette période, au témoignage de l'Amirauté, 750 tonnes de charbon, le navire fut coulé le 9 novembre 1914 après qu'il en avait été enlevé, d'après la même autorité, 2.200 tonnes pour d'autres navires de guerre ou d'escorte.

Sur la publication faite par la Cour impériale des prises à Hambourg, des demandes en indemnité ont été formées :

1° par la American and Cuban Steamship Line, de New-York, qui représente : qu'elle avait affrété le navire et lui avait fourni le charbon de soute ; elle réclame pour les 1.208 tonnes de charbon de soute non consommé qui se trouvaient à bord du navire une indemnité calculée d'après le prix du charbon sur le marché de Rio, c'est-à-dire 10.93 $ par tonne ;

2° par Arthur R. Lewis, de New-York, pour une cargaison de 6.753 tonnes de charbon, pour ces motifs : qu'il est citoyen américain; qu'il avait acheté le charbon à la Smokeless Fuel et C[ie], d'Ohio, et l'avait revendu à Albert Landsberg, citoyen brésilien, à Rio, avec un bénéfice de 45 shillings par tonne livrée à Rio : que le prix d'achat s'élevait à 2.85 $ et que le fret de 6,50 $ par tonne jusqu'à Rio avait été payé d'avance.

Le demandeur n° 1 évalue ses prétentions à 13.209,48 $ et le demandeur n° 2 évalue les siennes à 73.811,25 $ intérêts compris.

La Cour des prises a fondé son arrêt sur les déclarations officielles de l'Amirauté indiquées plus haut.

Elle a jugé que les machines de l'*Indrani* avaient été alimentées avec le charbon de soute et qu'il n'y avait pas lieu d'accorder d'indemnité pour les 750 tonnes employées à cet usage, puisque leur utilisation était justifiée par l'article 112 de l'Ordonnance des prises ;

Qu'il n'y avait pas plus de raisons d'allouer une indemnité pour le charbon détruit avec le navire, puisque la destruction de la prise était justifiée par les circonstances et qu'au surplus les dispositions du traité d'amitié et de commerce existant entre la Prusse et les Etats-Unis n'imposaient pas à l'Empire l'obligation de payer une indemnité ;

Qu'il était impossible d'établir dans quelle proportion les 2.200 tonnes de charbon employées pour les autres navires avaient été prélevées sur le charbon de soute ou sur le charbon de la cargaison et qu'en conséquence le seul moyen expédient était de supposer un prélèvement proportionnel à l'importance (603 tonnes contre 6.735 tonnes) des deux masses de charbon ;

Qu'il y avait lieu de rembourser le prix d'achat des tonnes de charbon utilisées et aussi la partie du fret payé d'avance afférant à celles qui appartenaient à la cargaison, mais non pas le manque à gagner, puisqu'il n'était pas prouvé que la cargaison aurait atteint Rio et que le vendeur aurait touché le prix convenu.

Les deux demandeurs ont interjeté appel contre cet arrêt.

La réclamation du demandeur n° 1 est fondée en un point. Les appels sont rejetés pour le surplus.

Motifs :

Tout d'abord, en ce qui concerne les 750 tonnes de charbon de soute consommées sur l'*Indrani* même pendant son utilisation comme navire auxiliaire, il n'est pas nécessaire de rechercher si le charbon de soute doit être considéré comme une dépendance du navire. Même si l'on admettait cette façon de voir, il n'en résulterait pas nécessairement qu'il doive

partager le sort d'un navire ennemi. Les dépendances ne sont pas des éléments constitutifs de l'objet principal, elles peuvent parfaitement appartenir à des tiers, et, si c'est le cas pour du charbon de soute, ainsi que le premier juge l'a tenu justement pour démontré dans l'affaire présente, la question de savoir s'il s'agit de marchandises ennemies ou de marchandises neutres ne peut être résolue que par la personnalité du propriétaire. Le premier juge a fort bien montré que cette interprétation est conforme à l'esprit de la loi ainsi qu'il ressort expressément de l'article 110 de l'Ordonnance des prises.

Mais si le charbon consommé n'était pas une marchandise ennemie, c'est-à-dire soumise à confiscation, le payement d'une indemnité est obligatoire, et l'article 112 ne dit pas le contraire quoi qu'en pense le premier juge. Cet article s'occupe seulement de l'emploi donné à un navire ennemi. De ce que le commandant de l'arraisonneur est autorisé à utiliser le navire ennemi comme bâtiment auxiliaire, on peut conclure qu'il a le droit d'utiliser ce navire tel qu'il le trouve, avec tout son équipement et tous ses approvisionnements, de sorte que l'usage du charbon, qui n'est pas une marchandise ennemie, n'est pas contraire aux dispositions de l'article 110 de l'Ordonnance des prises, même dans les cas où il a été incontestablement prouvé au capitaine que ce charbon doit être qualifié de marchandise neutre. Mais cela ne change rien au fait que ce charbon ne pouvait être confisqué et que par suite il doit être payé à son propriétaire quand il en a été fait usage. L'appel doit donc être admis sur ce point. Pour le surplus, la Cour suprême des prises ne peut qu'approuver la décision attaquée.

En ce qui concerne le charbon détruit avec l'*Indrani* sans avoir été employé, la Cour suprême persiste à dire que la destruction des marchandises neutres embarquées sur un navire ennemi ne donne pas droit à une indemnité en cas de destruction légale de ce navire à la suite de sa capture et qu'à cet égard le traité de commerce conclu en 1828 entre la Prusse et les Etats-Unis de l'Amérique du Nord ne confère aucuns droits particuliers aux ressortissants de ce dernier Etat, ainsi qu'il a été exposé en détail dans des arrêts rendus au sujet des prises *Glitra* (1) et *Bowes Castle*, arrêts auxquels la Cour ne peut que renvoyer.

Si par suite il ne doit être payé d'indemnité, abstraction faite des 750 tonnes de charbon de soute, que pour les 2.200 tonnes de charbon prises à l'*Indrani* avant sa destruction et si l'on manque d'éléments pour apprécier la quantité de charbon de soute et de charbon constituant la cargaison qu'elles représentent respectivement, le premier juge était autorisé à évaluer le dommage subi en commun par les deux demandeurs proportionnellement au danger commun auquel leurs intérêts et leur propriété étaient exposés.

La Cour suprême n'estime pas non plus qu'il y ait lieu de changer le taux de l'indemnité allouée par le précédent tribunal aux deux demandeurs. Elle n'a pas à rechercher s'il est juste dans certains cas de calculer le montant des dommages d'après la valeur que les marchandises auraient eue une fois arrivées à destination. Ce genre d'estimation n'est pas admissible en l'espèce. Le charbon de soute n'était pas destiné à être vendu à Rio. Le demandeur reconnaît, que le fret lui ayant été payé d'avance, il est déjà indemnisé pour la partie de ce charbon qui devait être utilisée pendant le voyage à Rio et le séjour dans ce port. Il ne réclame d'indemnité que pour les 1.208 tonnes qui, d'après son calcul, en supposant un voyage sans inci-

(1) V. ci-dessus, p. 25.

dents, se seraient trouvées encore à bord du navire au départ de Rio. Mais ce reliquat même n'était pas destiné à être vendu à Rio puisqu'il aurait été employé par le navire. Par conséquent, le cours du charbon, et en l'espèce le cours du charbon sur la place de Rio, n'a rien à voir avec la valeur que le charbon représentait pour le demandeur et avec l'estimation qu'il fait de cette valeur. La destruction du navire l'a privé du gain qu'il pouvait attendre du voyage de retour de celui-ci, mais elle ne lui a fait perdre en ce qui concerne le charbon que ce qu'il avait dépensé pour se le procurer.

En ce qui concerne la cargaison, le cours du charbon à Rio ne peut entrer en ligne de compte, puisqu'il est établi que le charbon utilisé n'aurait pas atteint ce port, même s'il n'avait pas été enlevé du navire, puisqu'il aurait partagé le sort du reste de la cargaison. Il est vrai que ce n'est pas une raison suffisante pour refuser en principe au demandeur tout droit à une indemnité ; car on admettrait alors que l'Empire, qui a utilisé ce charbon pour ses forces armées, a pu s'enrichir injustement aux dépens de la Société demanderesse. Mais, d'autre part, il n'y a pas de motif pour accorder à la demanderesse une indemnité calculée d'après les cours élevés du charbon sur la place destinataire et lui consentir ainsi les bénéfices d'une spéculation commerciale qui n'aurait certainement pas réussi même si le charbon n'avait pas été réquisitionné, puisque, étant donné les circonstances, la demanderesse n'aurait pu tirer profit de la vente du charbon.

Du 17 février 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

25

Cour suprême des prises de Berlin, 26 février 1916

COUR DES PRISES, PROCÉDURE, AVOCAT, PIÈCES, PIÈCE DE PROCÉDURE, COPIES, TRANSMISSION, PARTIE, COMMUNICATION, REFUS, DISPOSITION APPLICABLE, MOTIF LÉGITIME.

Au point de vue de la communication des pièces d'un dossier en matière de prises maritimes, c'est le paragraphe 31 du Code des Cours de prises allemand, et non pas le paragraphe 229 du Code de procédure civile allemand, qui doit recevoir application ;

Le Président de la Cour des prises, quand il croit devoir faire droit à une requête tendant à l'obtention de copies de pièces, peut apporter à l'autorisation qu'il accorde les limitations lui paraissant appropriées aux circonstances ;

On ne doit pas considérer comme pièce de procédure communicable tout document ayant figuré au dossier, quand bien même sa communication apparaîtrait comme inopportune ;

L'avocat d'une partie, à qui transmission des copies de certains documents a été faite pour son usage personnel, n'est pas en droit d'en donner communication à son client si la Commission impériale près la Cour des prises s'y oppose pour des raisons d'ordre militaire en vertu du paragraphe 31 du Code des Cours de prises.

(Navire *Hélicon*).

La Cour suprême des prises siégeant à Berlin a, dans sa séance du 26 février 1916, statué, conformément au paragraphe 6 *a* du Code des Cours de prises, sur la plainte (1) introduite par l'avocat Dr Antoine Feill, de Hambourg, contre la décision de la Cour des prises de Hambourg du 22 janvier 1916 dans l'affaire du navire *Hélicon*. Elle a conclu au rejet de cette plainte :

L'auteur de la plainte a, sur sa requête du 19 novembre 1915, été autorisé à prendre connaissance du dossier de la procédure et, à la suite de cet examen, a demandé copie de certains documents. Le Président de la Cour des prises, en lui transmettant ces copies, lui a notifié que cette transmission lui était faite pour son usage personnel et qu'il n'était pas autorisé à en donner communication à ses mandants qui résident au Chili et en Norvège. Cette ordonnance du Président a été confirmée par la Cour des prises et c'est contre ce jugement de confirmation qu'est dirigée la présente plainte. Se référant au paragraphe 31 du Code des Cours de prises et au paragraphe 299 du Code de procédure civile, cette plainte s'appuie sur la considération que, contrairement au point de vue adopté par l'Ordonnance, le contenu de ces pièces n'a pas été sans influence sur la décision intervenue sur le fond de l'affaire. En conséquence, il serait indispensable pour la procédure d'appel de donner connaissance aux réclamants eux-mêmes des documents en question afin de les mettre à même d'en présenter la réfutation.

Le Commissaire impérial près la Cour suprême des prises a déclaré, en faisant état de la disposition du paragraphe 31 du Code des Cours de prises, qu'il refusait, pour des raisons d'ordre militaire, d'autoriser l'examen des documents visés, attendu que cette communication révèlerait une source de renseignements utilisée par le commandement militaire.

Il n'y a pas lieu de donner satisfaction à la requête formulée par l'auteur de la plainte.

Motifs :

Le paragraphe 299 du Code de procédure civile ne doit pas entrer en ligne de compte pour décider du point de savoir dans quelle mesure les pièces du dossier peuvent être communiquées aux réclamants ou utilisées par eux. Sa portée d'application est limitée aux procès civils, de même que le paragraphe 147 du Code de procédure pénale et le paragraphe 34 de la loi concernant les formes à suivre dans l'exercice de la juridiction volontaire déterminent et limitent dans chacun de ces domaines l'emploi que les parties sont admises à faire des pièces de la procédure. Mais quand il s'agit de la procédure devant la Cour des prises, c'est le paragraphe 31 du Code des Cours de prises qui est seul applicable. Ce texte ne renferme aucune disposition qui vise l'obtention de copies des pièces. Les réclamants ne sauraient se prévaloir de ce silence comme leur conférant un droit et il est clair que le Président, quand il croit devoir faire droit à une requête de ce genre, peut apporter à l'autorisation qu'il accorde les limitations qui lui paraissent appropriées aux circonstances. D'autre part, on ne saurait conclure du paragraphe 31 du Code des Cours de prises, qu'il faut considérer comme pièce de procédure communicable aux réclamants tout document qui a figuré une fois au dossier, quand bien même sa communication appa-

(1) « Beschwerde » en allemand.

raîtrait comme inopportune. La nature même des affaires de prises et la considération des intérêts qui se trouvent en jeu dans une guerre peuvent imposer le secret de certains documents. Ce qui n'empêche pas d'ailleurs que l'on puisse éventuellement donner connaissance de documents de cet ordre au représentant de l'un des réclamants pour son usage personnel et en tenant compte de la confiance qu'il mérite. Il va sans dire qu'en pareil cas il faut également tenir compte des intérêts légitimes des réclamants. C'est là le point de vue auquel se place le paragraphe 35 du Code des Cours de prises qui prescrit l'audition préalable du réclamant dans les cas où la Cour des prises se dispose à étayer sa décision sur des faits et circonstances qui n'ont pas fait l'objet des débats oraux. Mais il est manifeste que des intérêts de cet ordre ne se présentent pas quand il s'agit de documents qui sont sans signification pour la décision à intervenir. C'est au cours de l'instance d'appel qu'il faudra déterminer si tel est le cas dans l'espèce. Si les débats de cette instance conduisent la Cour suprême des prises à admettre que les documents visés n'ont aucune relation avec la décision à rendre sur le fond du procès, il est certain que la communication qui fait l'objet de la requête et qui implique une perte de temps considérable devrait être considérée comme superflue.

L'auteur de la plainte dirigée contre l'Ordonnance du Président de la Cour des prises a demandé l'autorisation de procéder à un nouvel examen des pièces dans le but d'en prendre lui-même des copies et de communiquer ces copies à ses mandants. Alors même qu'il semblerait possible de faire droit à cette requête dans la mesure où elle a été antérieurement admise au cours de la procédure de plainte (*Beschwerdeinstanz*), il est aujourd'hui impossible d'y donner suite en présence de l'opposition formulée par le Commissaire Impérial près la Cour suprême des prises, opposition basée sur le paragraphe 31 du Code des Cours de prises.

Du 26 février 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

26

Cour suprême des prises de Berlin, 14 avril 1916

CHOSE JUGÉE, EFFET ; SAISIE, MISE SOUS SÉQUESTRE IRRÉGULIÈRE, MOTIFS SUFFISANTS, NON-LIEU A DOMMAGES-INTÉRÊTS ; PRISE, NAVIRE NEUTRE, CONDUITE DANS UN PORT DU CAPTEUR, EAUX NEUTRES DE SON PROPRE PAYS, PASSAGE, CONSÉQUENCES.

Une question ne peut être discutée devant la Cour suprême des prises, lorsqu'il y a eu chose jugée à son égard.

La mise sous séquestre d'un navire ne peut donner lieu à des dommages-intérêts lorsqu'il y avait des motifs suffisants de l'ordonner, spécialement lorsqu'il y avait des motifs de considérer sa cargaison comme constituant de la contrebande de guerre.

Une prise neutre ne devient pas libre par le fait qu'en se rendant dans le port de l'Etat capteur où elle est amenée elle traverse les eaux territoriales de son propre pays.

(Vapeur suédois *Thorsten*)

La Cour suprême des prises de Berlin a, dans sa séance du 14 avril 1916, rendu l'arrêt suivant au sujet de la prise du vapeur suédois *Thorsten*, port d'attache Gothenburg, sur appel interjeté contre l'arrêt de la Cour des prises de Kiel du 10 septembre 1915 :

Le vapeur suédois *Thorsten*, se rendant de Gothemburg à Newcastle-Londres, a été saisi le 16 juin 1915 pour soupçon de contrebande. Le navire ayant été déchargé dans le port de prise, on a trouvé à son bord et mis sous séquestre 14 caisses contenant 3 moteurs à huile lourde pour canots. Le navire et le reste de la cargaison furent remis en liberté. La Société propriétaire du navire formula une demande en dommages-intérêts pour capture illégale. Cette demande a été repoussée par un arrêt en date du 10 septembre 1915 de la Cour des prises de Kiel qui a en même temps ordonné la confiscation des moteurs. La Cour des prises a jugé que les moteurs à huile lourde constituaient de la contrebande relative destinée à une place fortifiée et que la présomption d'emploi par l'ennemi n'avait pas été réfutée, que par suite la capture était légale et que la demande d'indemnité n'était pas fondée. La Société propriétaire a interjeté, dans les formes et délais légaux, appel de ce jugement. Elle fait valoir en première ligne que les moteurs étaient destinés exclusivement à des buts pacifiques, c'est-à-dire à faire marcher de petits remorqueurs de canaux appartenant à des particuliers. A l'appui de ses dires elle a produit trois dépositions sous serment qui confirment ses déclarations. En second lieu, l'appelante a fait valoir que, dans le cas présent, le séquestre mis sur le navire avait été levé en droit par le fait que le vapeur avait traversé les eaux territoriales suédoises dans le Sund en se rendant au port de prise, puisque, suivant les principes du droit international, un navire doit être relaché quand, après avoir été capturé et avant que sa condamnation soit prononcée par un jugement en forme, il pénètre à nouveau sur le domaine soumis aux lois de l'État auquel il ressortit.

Le Commissaire impérial a conclu au rejet de l'appel.

Les moyens de l'appelante ne peuvent être admis.

Motifs :

En ce qui concerne le premier point, il importe peu dans l'état actuel de la cause de savoir si la destination pacifique des moteurs à huile lourde doit être maintenant considérée comme établie. En effet, les moteurs mêmes ne sont plus en cause dans la présente instance, puisque l'arrêt de la Cour des prises a reçu force de chose jugée à leur égard. Il ne reste plus qu'à décider s'il y avait des motifs suffisants pour la mise sous séquestre du navire, et la réponse doit être affirmative s'il est prouvé que le commandant du navire capteur avait le droit de considérer les moteurs à huile lourde comme de la contrebande d'après les éléments de preuve dont il disposait au moment de la capture. Or, dans le cas présent, le port de destination des moteurs faisait présumer qu'ils devaient servir à des buts de guerre et rien de ce qui se trouvait à bord du navire n'était de nature à affaiblir cette présomption. Les preuves apportées ultérieurement ne peuvent donc rien contre la légalité de la mise sous séquestre qui avait été opérée pour soupçon de contrebande.

Le second moyen invoqué par l'appelante est également sans valeur. Il n'existe pas de principe de droit international contenant la disposition indiquée par elle. Par contre la XIII[e] Convention de la deuxième Conférence de La Haye dit expressement à l'article 10 que la neutralité d'une puissance

n'est pas violée par le simple passage des navire de guerre et des prises de belligérants à travers ses eaux territoriales. Pour qu'une puissance ait le droit de réclamer, comme le dit l'appelante, la mise en liberté des prises appartenant à ses nationaux quand elles sont conduites à travers ses eaux territoriales, il faudrait que ce passage par ses eaux territoriales violât sa neutralité, comme c'est en effet le cas lorsqu'un navire de quelque nationalité que ce soit est capturé dans ses eaux juridictionnelles. Que la capture soit inadmissible alors et que la demande de mise en liberté du navire soit justifiée, c'est là un principe de droit international universellement reconnu et admis par l'Ordonnance des prises ; mais, en ce qui concerne le simple passage par les eaux territoriales, la convention citée plus haut dit expressément le contraire, ce qui enlève tout fondement aux prétentions de l'appelante. Il suffit, d'ailleurs, pour se convaincre que c'est bien là l'esprit de cette convention, de relire les débats de la seconde Conférence de La Haye. Lorsque vint en discussion l'article 23 de la XIII[e] Convention qui traite des cas où une prise peut être légalement conduite dans un port neutre, un amendement fut proposé en vertu duquel une prise neutre redevenait libre si elle était conduite dans un port de son propre pays (Einicke, *Rechte und Pflichten der neutralen Mächte im Seekrieg*, p. 321). Cet amendement n'a pas été pris en considération, ainsi qu'il ressort de la rédaction de l'article 23. Si par suite on n'a pas admis que même le fait de conduire une prise dans un port de son propre pays ne suffit pas pour lui rendre sa liberté, il est d'autant moins admissible qu'elle puisse devenir libre par le simple passage à travers les eaux territoriales de ce pays, cas que l'amendement ne prévoyait même pas.

Il n'y a donc pas lieu, conformément à l'article 8, alinéa 1, de l'Ordonnance des prises, d'accueillir la demande en indemnité formulée par la Société demanderesse, et la Cour devait juger sur le fond comme il est dit ci-dessus. La décision quant aux dépens est rendue d'après le paragraphe 37 du Code des Cours de prises.

Du 14 avril 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

27

Cour suprême des prises de Berlin, 14 avril 1916

PREUVE, AFFIDAVIT, VALEUR PROBANTE ; CONTREBANDE DE GUERRE, CONTREBANDE RELATIVE, DESTINATION ENNEMIE, CONNAISSEMENT A ORDRE DE L'EXPÉDITEUR, DESTINATAIRE, LIVRAISON POSSIBLE AU GOUVERNEMENT ENNEMI, CONFISCATION, DESTRUCTION DE PRISE, NAVIRE NEUTRE, SOUS-MARINS, LÉGITIMITÉ.

Des affidavits, c'est-à-dire les témoignages écrits, donnés sous serment et dans les formes légales, des ressortissants d'États ennemis ou des personnes résidant sur les territoires ennemis, ont, dans les affaires de prises, une valeur probante que les tribunaux ont l'obligation d'estimer.

Des marchandises de contrebande de guerre, dont les connaissements sont à l'ordre de l'expéditeur, peuvent être valablement con

fisquées lorsque rien n'empêchait le destinataire de les livrer au gouvernement ennemi ou à ses fournisseurs.

La destruction d'un navire de commerce neutre par un sous-marin est justifiée lorsque les circonstances ne permettaient pas à celui-ci de conduire sa prise dans un port.

(Vapeur norvégien *Laila*)

La Cour suprême des prises siégeant à Berlin a, dans sa séance du 14 avril 1916, rendu l'arrêt suivant au sujet de la prise du vapeur norvégien *Laila*, port d'attache *Bergen*, sur appel interjeté contre l'arrêt de la Cour des prises de Hambourg en date du 30 octobre 1915 :

Le vapeur norvégien *Laila*, se rendant de Kragerœ aux ports de la Tyne avec un chargement de bois scié, fut capturé le 30 avril 1915 par un sous-marin allemand et coulé avec sa cargaison.

Les cinq connaissements trouvés à bord désignaient comme expéditeur la maison Groegaard and Sons et étaient à ordre. Ils portaient tous la note suivante : *This cargo is not destined to the British military force or central administration.*

D'après le procès-verbal de prise, le commandant du navire capteur procéda à la destruction du navire « parce que le voisinage de forces ennemies fait craindre la reprise du navire et que celui-ci ne peut suivre le sous-marin dans les eaux où il doit se rendre pour s'acquitter de sa mission ».

Sur la publication faite par la Cour impériale des prises de Hambourg, seul l'armateur du navire, W. Hansen, de Bergen, a formulé une demande en dommages-intérêts. Il a réclamé 334.865,87 couronnes, représentant la valeur du navire, de son armement et de ses approvisionnements. Après expiration du délai de réclamation, cette somme a été augmentée de 666,86 couronnes pour frais de rapatriement de l'équipage.

La Cour des prises a jugé que le navire et la cargaison étaient passibles de confiscation et a rejeté la réclamation.

Le demandeur a interjeté appel de cet arrêt.

Ses moyens ne peuvent être admis.

Motifs :

La Cour suprême reconnaît que le premier juge est allé trop loin en refusant toute valeur probante aux déclarations écrites faites en Angleterre par des personnes intéressées ou non intéressées, et même dans le cas où ces déclarations ont été faites sous serment dans les formes légales. Sans doute il est exact que les tribunaux anglais attachent en pratique beaucoup plus d'importance aux dépositions faites oralement devant les juges qu'aux *affidavits*, préférence qui se manifeste d'ailleurs également dans la procédure allemande où il est de règle que les témoins déposent toujours personnellement devant le tribunal. Il est possible que, par suite de cette façon de voir, qui est générale en Angleterre, les témoignages contenus dans les *affidavits* ne soient pas rendus et recueillis avec la conscience qu'exige le nom même de cette sorte de documents et que par suite la valeur absolue des *affidavits* soit quelque peu diminuée, d'une façon générale. Il est aussi incontestablement exact qu'à certaines époques comme l'époque actuelle, où la guerre éveille et alimente les passions, les témoins peuvent être fortement tentés de prendre parti pour un compatriote et contre un État ennemi. Il n'en reste pas moins malgré tout que des *affidavits* représentent des dépositions solennelles et faites expressément sous serment. À part de très rares exceptions, ils sont, dans les affaires de prises, chaque fois qu'il faut recourir au témoignage de ressortissants d'États ennemis et de personnes résidant sur

les territoires ennemis, le seul moyen de preuve dont on dispose, et il faut reconnaître avec le représentant du demandeur que les expériences passées ne justifient pas le jugement porté par le premier juge sur la valeur douteuse des *affidavits*. Les tribunaux ne peuvent donc se soustraire à l'obligation d'estimer la valeur probante des *affidavits* d'après les circonstances particulières, comme ils doivent le faire dans tous les cas pour chaque moyen de preuve.

Mais, dans le cas présent, la conclusion ne serait pas plus favorable aux prétentions du demandeur si l'on se fiait sans réserve aux déclarations des témoins.

Il s'agit d'un lot de bois que Oscar H. Dahl and C° ont acheté à Groegaard and Sons et déclarent avoir revendu en partie antérieurement, en partie postérieurement à l'achat. Les témoignages ne sont pas d'accord sur les chiffres. Le contrat parle d'une pleine cargaison de 400 standards. D'après l'*affidavit* de Oscar H. Dahl, il n'a été expédié que 361 standards. La somme des quantités indiquées dans les cinq connaissements se monte à 321, 17,0 standards dont il aurait été vendu dès avant l'achat de couverture fait le 24 mars 1915 : à Pattison et Liddel 11 standards, à James Scott and Sons de 183 à 197 std, à Palmer Hall 50 std, enfin après le 24 mars à Palmer Hall 30 std, tandis que, d'après les contrats produits par devant le tribunal, il a été vendu : à Pattison et Liddel 3 std, à James Scott and Sons de 180 et demi à 192 et demi std, à Palmer Hall d'abord 50 std, puis 45 50 std de toute la cargaison de bois environ 294.55 std, alors que d'après les connaissements elle se composait de 321,170 std.

Le surplus, d'ailleurs peu important, n'avait pas encore été revendu. Mais le destinataire avait les mains libres même en ce qui concernait le reste du bois. Les connaissements étaient simplement à ordre de l'expéditeur, et rien n'empêchait le destinataire de disposer autrement du bois, soit même sans violer les obligations que le contrat lui imposait à l'égard des acheteurs nommément désignés, soit en ne se remplissant pas ces obligations, et de le livrer au Gouvernement anglais ou à ses fournisseurs pour un prix avantageux. En outre, les acheteurs ne devaient pas employer personnellement le bois qui leur était livré. Ce sont à leur tour des commerçants en bois : ils affirment bien qu'ils fournissent régulièrement des particuliers, spécialement des entrepreneurs de constructions, et qu'ils n'avaient pas d'autre but en achetant le bois dont il s'agit : mais il ressort de leurs déclarations mêmes qu'il n'y a pas eu dans le cas présent vente au consommateur et que par suite, conformément à la jurisprudence constamment suivie par la Cour, les preuves apportées n'infirment pas la présomption légale.

Il n'est pas nécessaire de démontrer que les circonstances ne permettaient pas au sous-marin de conduire sa prise dans un port et que par suite la destruction du navire était justifiée.

Du 14 avril 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

28

Cour suprême des prises de Berlin, 14 avril 1916

CONTREBANDE DE GUERRE, CONTREBANDE RELATIVE, DESTINATION ENNEMIE, PORT SERVANT A L'ENNEMI DE BASE D'OPÉRATIONS ET DE RAVITAILLEMENT, PRÉSOMPTION, PREUVE CONTRAIRE, DÉTERMINATION.

La présomption d'emploi d'une marchandise de contrebande de guerre par l'ennemi n'est pas infirmée par la preuve qu'au moment de la capture il n'avait pas encore été disposé de la marchandise en faveur des forces belligérantes ennemies ; la preuve exigée doit reposer sur des faits qui excluent dans le cours naturel des choses l'utilisation de la marchandise pour des buts de guerre ;

Ainsi, des vivres dont le connaissement indique comme port de destination des ports de l'ennemi servant à celui-ci de base d'opérations et de ravitaillement, doivent être présumés destinés à l'ennemi, bien que le destinataire déclare qu'il avait l'intention de les revendre à des acheteurs civils, alors que la vente n'avait pas encore été effectuée au moment de la capture et qu'il était impossible de savoir exactement où les vivres seraient parvenus en dernier lieu s'ils avaient été livrés à l'endroit où ils étaient adressés.

(Barque norvégienne *Superb*)

La Cour suprême des prises siégeant à Berlin a, dans sa séance du 14 avril 1916, rendu l'arrêt suivant au sujet de la barque norvégienne *Superb*, sur appel interjeté contre l'arrêt de la Cour des prises de Hambourg du 4 novembre 1915 :

La barque norvégienne *Superb* se rendait avec un chargement de froment de Buenos-Aires en Angleterre ; le connaissement indique comme port de destination « Queenstown or Plymouth or Falmouth ». D'après les dires de l'équipage, au moment de la capture, la barque se rendait à Queenstown, lorsqu'elle fut capturée le 7 juillet 1915 par un sous-marin allemand et coulée, les circonstances ne permettant pas de conduire la prise dans un port. L'armateur a formulé une réclamation pour cette raison que le navire n'avait pas encouru la confiscation, le froment n'étant pas destiné aux forces belligérantes ennemies. Il a été produit une attestation sous serment d'un des associés de la maison Herbert Brown, Millers of Tower Bridge Mills, London, destinataire de la cargaison, dans laquelle il est déclaré entre autres que la maison avait l'intention de revendre le froment à des acheteurs civils, opération qui n'avait pas encore eu lieu au moment de la capture.

L'arrêt du 4 novembre 1915 a déclaré la destruction du navire légale, puisque navire et cargaison avaient encouru la confiscation. Le tribunal de première instance a estimé que l'article 33, alinéa 1 *b* de l'Ordonnance des prises était applicable à la matière puisque la cargaison était à ordre de l'expéditeur. L'armateur oppose que l'article 33, alinéa 1 de l'Ordonnance des prises ne peut s'appliquer au cas présent puisque le navire a commencé sa traversée avant la mise en vigueur de cette nouvelle disposition et sans en avoir connaissance, et que d'autre part la présomption de destination ennemie avait été infirmée par les documents produits devant le tribunal de première instance.

Le Commissaire impérial a combattu ces moyens.

L'appel introduit et soutenu dans les formes et délais légaux ne peut être admis.

Motifs :

Il est inutile de discuter la question de savoir à l'ordre de qui la cargaison était placée dans le cas présent et si la Cour suprême devrait le cas échéant se ranger à l'avis du premier juge sur ce point. Il n'est pas non plus nécessaire de décider si le fait que le navire a commencé sa tra-

versée avant la mise en vigueur de l'addition à l'Ordonnance des prises du 18 avril 1915, et par suite ne pouvait avoir vraisemblablement connaissance de ces nouvelles prescriptions au moment de la capture, ne permet pas l'application de l'article 33, alinéa 1 *b* de l'Ordonnance des prises au cas présent. Car, abstraction faite de ces considérations, il est facile de prouver que l'appel interjeté par l'armateur n'est pas fondé. D'après le connaissement, le navire avait pour port de destination soit Queenstown, soit Falmouth, soit Plymouth c'est-à-dire des ports anglais qui tous sont des bases d'opération et de ravitaillement pour les forces belligérantes anglaises, ainsi qu'il ressort des communications officielles faites à la Cour suprême. Par suite, la présomption admise par l'article 33 *c* de l'Ordonnance des prises entre en jeu. Cette présomption n'a pas été infirmée, et notamment l'attestation sous serment produite en première instance n'est pas de nature à administrer la preuve contraire, bien que ses articulations puissent être tenues pour vraies. En effet, il y est simplement dit que la maison à laquelle était adressée la cargaison avait l'intention de revendre le froment à des acheteurs civils. Cette déclaration ne suffit pas à établir la destination pacifique du froment. La jurisprudence de la Cour suprême a été invariablement fondée sur le principe que la présomption d'emploi par l'ennemi n'est pas infirmée par la preuve qu'au moment de la capture il n'avait pas encore été disposé des marchandises en faveur des forces belligérantes ennemies, mais qu'au contraire la preuve exigée devait reposer sur des faits excluant dans le cours naturel des choses l'utilisation des marchandises pour des buts de guerre. (V. par exemple les affaires de prise des vapeurs *Modig* et *Maria* (1).) Ce genre de preuve fait complètement défaut dans le cas présent. L'attestation sous serment délivrée par la maison destinataire dit que la vente n'avait pas encore été effectuée au moment de la capture : il est donc impossible de savoir exactement où le froment serait parvenu en dernier lieu s'il avait été livré à l'endroit où il était adressé. En conséquence, l'arrêt du tribunal de première instance a été rendu à bon droit. La fixation des dépens a été faite conformément au paragraphe 37 du Code des Cours des prises.

Du 14 avril 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

29

Cour suprême des prises de Berlin, 14 avril 1916

DESTRUCTION DE PRISE, NAVIRE ENNEMI, MARCHANDISES NEUTRES, NON-LIEU A DOMMAGES-INTÉRÊTS ; CONTREBANDE DE GUERRE, CONTREBANDE RELATIVE, DESTINATION ENNEMIE, PLACE FORTIFIÉE, PLACE SERVANT A L'ENNEMI DE BASE D'OPÉRATIONS ET DE RAVITAILLEMENT, PRESCRIPTION, PREUVE CONTRAIRE.

En cas de destruction légale d'un navire ennemi, le propriétaire de marchandises neutres coulées avec le navire n'est pas admis à réclamer des dommages-intérêts.

Une cargaison de contrebande relative adressée à une place enne-

(1) V. ci-dessus, p. 30 et 34.

mie fortifiée et servant à la fois de base d'opérations et de centre de ravitaillement est, sauf preuve contraire, présumée destinée aux forces belligérantes ennemies et est à bon droit confisquée.

(Vapeur anglais *Correntina*

La Cour suprême dss prises siégeant à Berlin a, dans sa séance du 14 avril 1916, rendu l'arrêt suivant au sujet du vapeur anglais *Correntina*, sur appel interjeté contre l'arrêt de la Cour des prises de Hambourg, en date du 27 novembre 1915 :

Le vapeur anglais *Correntina*, se rendant de La Plata à Liverpool avec un chargement de viande frigorifiée fut capturé le 7 octobre 1914 par 34° 44' de latitude S. et 49° 54' de longitude O. par un navire de guerre allemand et coulé après que l'equipage et les passagers eussent quitté le bord. Le navire appartenait à la Houlder Line Ltd, de Londres.

Sur la publication faite par la Cour impériale des prises de Hambourg, la Compania Argentina de Carnes congeladas La Blanca, de Buenos-Aires, expéditrice et propriétaire d'une partie de la cargaison, a formulé une demande en dommages-intérêts dans les formes et délais legaux. Elle réclame la valeur de la viande, soit £ 30.404 intérêts et frais compris.

La Cour des prises de Hambourg a adopté les conclusions du Commissaire impérial et rendu l'arrêt suivant :

Le navire coulé avait encouru la confiscation. Sa capture et sa destruction, ainsi que la destruction de la cargaison coulée avec lui, étaient légales.

La Société demanderesse a interjeté appel de cet arrêt.

L'appel n'est pas fondé.

Motifs :

Il s'agit de savoir si, en cas de destruction légale d'un navire ennemi, le propriétaire de marchandises neutres coulées avec le navire est admis à réclamer des dommages-intérêts. La présente Cour a établi avec détails, à propos de l'affaire de prise du vapeur *Glitra* (1), que la réponse doit être négative. La Société demanderesse soulève de nouveau la question. Son exposé n'est pas de nature à ébranler l'argumentation sur laquelle est fondé l'arrêt visé ci-dessus.

La thèse adverse commet la faute de considérer isolément le navire lui même, puis la cargaison, enfin dans cette cargaison chacune des expéditions, pour appliquer à chacun de ces éléments pris à part par abstraction les principes du droit d'après lesquels les marchandises neutres ne sont pas passibles de capture et de confiscation, par conséquent ne peuvent en aucun cas être détruites, de sorte que, s'il arrive pourtant qu'elles le soient, leurs propriétaires doivent être indemnisés. Mais en réalité la cargaison se trouve à bord du navire ennemi. Navire et cargaison tout entière courent pendant la traversée la même fortune bonne ou mauvaise : de même qu'ils sont exposés conjointement aux risques de mer, de même ils sont jusqu'à un certain point conjointement exposés aux risques de guerre, et cette solidarité effective conditionne naturellement aussi au point de vue légal la situation de la cargaison qui se trouve à bord du navire. Cette cargaison n'est pas soumise au droit de prise quand elle est marchandise neutre insaisissable. Mais le droit de prise ne constitue pas tous les risques de guerre.

(1) V. ci-dessus, p. 25.

Un acte de guerre dirigé légalement contre le navire ennemi ou contre la partie prohibée de la cargaison peut causer des dommages à la partie autorisée de cette cargaison, et il n'y a pas de principe général du droit qui interdise un tel acte de guerre toutes les fois qu'il ne peut être entrepris sans que des marchandises neutres souffrent aussi de son exécution. Le droit à une indemnité a été, il est vrai, admis en cas de destruction légale d'un navire neutre, ainsi qu'il ressort des dispositions expresses de la Déclaration de Londres, mais le fait que la Conférence de Londres a refusé de donner plus de portée à ces dispositions, comme la proposition en avait été faite, prouve qu'elles ne peuvent être appliquées au cas de destruction d'un navire ennemi. La thèse adverse, après avoir laborieusement établi ou du moins prétendu établir le principe que le pavillon neutre couvre la marchandise, en déduit sans plus de façon un principe tout nouveau et inconnu à tous les ouvrages même les plus récents qui traitent du droit des gens : à savoir que la marchandise neutre couvre le navire ennemi ; une telle transposition est inadmissible.

D'ailleurs, la présomption que la cargaison, qui était de la contrebande relative, puisque composée de denrées alimentaires, était destinée aux forces belligérantes ennemies, était fondée dans le cas présent. La cargaison était adressée à Liverpool, place fortifiée et servant à la fois de base d'opérations et de centre de ravitaillement pour les forces belligérantes ennemies. La Société demanderesse n'a pas même tenté d'infirmer cette présomption. Les marchandises expédiées par elle étaient donc confiscables et sa demande en dommages-intérêts ne serait pas admisible même s'il s'était agi en l'espèce d'un navire neutre qui aurait été à bon droit détruit.

En conséquence, l'arrêt rendu par le premier juge était en tous points fondé.

Du 14 avril 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

30

Cour suprême des prises de Berlin, 14 avril 1916

NAVIRE DE COMMERCE NEUTRE, DÉCLARATION DE CONTREBANDE, IGNORANCE, AJOUTÉ A LA LISTE DE CONTREBANDE RÉSULTANT D'UN TEXTE DE LOI, DÉCLARATION SPÉCIALE ; DEMANDE, EXPÉDITEUR NON INTÉRESSÉ A LA CARGAISON, REJET ; CONTREBANDE DE GUERRE, CONTREBANDE RELATIVE, DESTINATION ENNEMIE, PLACE FORTIFIÉE, PLACE SERVANT A L'ENNEMI DE BASE D'OPÉRATIONS ET D'APPROVISIONNEMENT, PRÉSOMPTION, PREUVE CONTRAIRE ; DESTRUCTION DE PRISE, NAVIRE NEUTRE, LÉGITIMITÉ.

L'article 44 de l'Ordonnance des prises allemande du 30 septembre 1909-3 août 1914 concernant les navires rencontrés en mer ignorants de la déclaration de contrebande de guerre est applicable aux ajoutés à la liste de contrebande résultant d'un texte de loi aussi bien qu'à ceux résultant d'une déclaration spéciale.

La réclamation d'un expéditeur qui n'est plus intéressé au sort de la cargaison doit être repoussée de plano *par la Cour des prises.*

La marchandise contrebande de guerre est présumée destinée à l'ennemi, sauf preuve contraire, lorsqu'elle est destinée à une place fortifiée de l'ennemi ou à une place servant à celui-ci de base d'opérations et d'approvisionnement ;

Il n'y a preuve contraire à cet égard que s'il est prouvé que la destination donnée à l'avance à la marchandise ne permet pas de douter qu'elle doit être employée par des particuliers.

Une prise neutre peut être détruite lorsqu'elle ne peut être conduite dans un port.

(Barque norvégienne *Oscar*)

La Cour suprême des prises siégeant à Berlin a, dans sa séance du 14 avril 1916, rendu l'arrêt suivant au sujet de la prise du trois-mâts-barque norvégien *Oscar*, sur appel interjeté contre l'arrêt de la Cour des prises de Hambourg en date du 30 octobre 1915 :

Le trois-mâts-barque norvégien *Oscar*, se rendant de Christiania à Granton avec un plein chargement de bois de mine, fut capturé le 22 avril 1915 par un sous-marin allemand et détruit avec sa cargaison.

Sur la publication faite par la Cour impériale des prises de Hambourg, des demandes en dommages intérêts ont été formées :

1° Pour la cargaison par la Durban-Hansen Aktieselskabet, de Christiana ;

2° Pour le navire par la Société d'armement Aktielselskabet Oscar à Fredriksstad ;

3° Pour les frets, commission et effets par la A.S. Norsk Varekrigsforsikring, de Christiania, en qualité d'assureur.

Les documents suivants ont été produits : le connaissement qui désigne le demandeur n° 1 comme expéditeur et est à ordre ; une facture établie par l'expéditeur au nom de James Kennedy et C° Ltd, à Glasgow et datée du 6 avril 1915 ; une déclaration de l'administrateur de la Société expéditrice, d'après laquelle le bois avait été vendu à James Kennedy et C° par contrat en date du 18 janvier 1915 ; à cette déclaration étaient joints des extraits de lettres et des copies de télégrammes se rapportant à ce contrat et le contrat de vente aux termes duquel le payement devait avoir lieu à la remise des documents ; deux *affidavits* de Thomas Young Ferrie, directeur de la maison James Kennedy et C° et de W. H. Ellingson ; une note du vice-consul de Norwège à Glasgow sur la maison James Kennedy et C° et sur son genre de commerce ; une déclaration de ladite maison.

La Cour des prises de Hambourg a jugé que la propriété coulée était passible de confiscation, que la capture et la destruction du navire et de la cargaison étaient légales, et il a rejeté toutes les réclamations.

L'appel interjeté par les demandeurs contre cet arrêt n'est pas fondé.

Motifs :

Il est établi que le navire a quitté le port de Christiania le 7 ou 8 avril et la rade le 10 avril, c'est-à-dire assez longtemps avant que les bois de mine aient été déclarés contrebande absolue par le décret du 18 avril 1915, et rien ne prouve que le capitaine ait eu en route connaissance du nouveau décret avant la capture de son navire ou qu'il eût été à même, s'il avait eu connaissance du décret, de débarquer les bois de mine dans un port avant la capture. Si donc le premier juge a néanmoins déclaré que l'article 44 de l'Ordonnance des prises, auquel la Société demanderesse se référait, n'était pas applicable en la matière parce qu'il s'agissait d'une extension de

la liste de contrebande résultant non d'une déclaration spéciale, mais d'un texte de loi, la présente Cour fait remarquer qu'elle a rejeté cette façon de voir dans l'arrêt qu'elle a rendu au sujet de la prise du schooner *Elsa* (1). L'article 44 de l'Ordonnance des prises doit s'appliquer à toutes les modifications ultérieures des listes. Il a pour but de protéger le navigateur qui a commencé sa traversée en observant les dispositions en vigueur au moment de son départ.

Comme les dispositions de l'article 44 de l'Ordonnance des prises doivent être prises pour règle dans le cas présent, c'est l'ancienne liste et non la nouvelle qui entre en ligne de compte, et la cause doit être jugée comme si le navire avait transporté de la contrebande relative.

Mais ce nouveau point de vue ne peut modifier les conclusions de l'arrêt rendu par le premier tribunal.

Les documents produits prouvent que le bois a été expédié pour être livré à la maison James Kennedy et C°. de Glasgow, en exécution d'un contrat d'achat conclu le 18 janvier 1915 entre elle et l'expéditeur. Le connaissement n'était pas au nom de l'acheteur, mais simplement à l'ordre de l'expéditeur. Mais il est dit dans les *affidavits* produits que si le connaissement est bien parvenu au destinataire, celui-ci s'en est par la suite dessaisi en faveur d'une maison Ellingson et C° qui l'a transmis en qualité de mandataire du destinataire aux assureurs norvégiens. Il en résulte donc que la propriété de la cargaison avait été transmise au destinataire. Il n'a pas été établi à quel moment le connaissement a été racheté et on pourrait penser, bien que cela soit peu vraisemblable, que le rachat a eu lieu seulement après la destruction de la cargaison. Mais, même dans ce cas, le droit de recours éventuel contre le navigateur et, en tous cas, le droit de recours contre l'assureur aurait été transmis au destinataire. Par suite, l'expéditeur n'était plus intéressé en quoi que ce soit au sort de la cargaison détruite et sa réclamation doit être repoussée *de plano*.

On peut en dire autant des réclamations de l'armateur et de l'assureur en ce qui concerne le fret, etc. Le lieu de destination, Granton, est une place fortifiée ainsi qu'une base d'opérations et d'approvisionnement pour les forces armées de l'ennemi. En conséquence, la présomption d'après laquelle les bois de mine constituaient de la contrebande garde toute sa force. En effet, même s'il était constant que la maison destinataire, ainsi qu'il a été déclaré, n'est pas en relations d'affaires avec le Gouvernement anglais, spécialement qu'elle n'a pas vendu le bois en question au Gouvernement et qu'elle exploite des scieries en différents endroits d'Ecosse, elle est pourtant qualifiée en même temps de *home and foreign merchant* et il est hors de doute qu'elle s'est procuré les bois pour les revendre, soit tels qu'elle les avait reçus, soit pour les découper dans ses scieries à la longueur voulue, etc. Ainsi que l'a décidé la présente Cour à plusieurs reprises, cela ne suffit pas pour infirmer la présomption légale, puisqu'il n'a pas été prouvé, comme la loi l'exige, que la destination donnée d'avance à ces bois ne permettait pas de douter qu'ils dussent être employés par des particuliers.

Il résulte de cet exposé que toute la cargaison et le navire avec elle étaient passibles de confiscation, et aucun des demandeurs n'a protesté contre le fait que la prise avait été détruite parce qu'elle ne pouvait être conduite dans un port. La nécessité de la destruction découle au sens de l'article 113 de l'Ordonnance des prises de l'endroit où a eu lieu la capture ; le capteur étant en outre un sous-marin.

Du 14 avril 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

(1) V. ci-dessus, p. 56.

31

Cour suprême des prises de Berlin, 5 mai 1916

COUR DES PRISES, LOI APPLICABLE, LOI NATIONALE, DROIT INTERNATIONAL ; CONTREBANDE DE GUERRE, CONTREBANDE RELATIVE, PLACE SERVANT A L'ENNEMI DE BASE D'OPÉRATIONS OU DE RAVITAILLEMENT, DESTINATION INCONNUE, PRÉSOMPTION, PREUVE CONTRAIRE ; COUR DES PRISES, COMPÉTENCE, DEMANDE DE DOMMAGES-INTÉRÊTS, INDEMNITÉ, VALEUR DES MARCHANDISES.

Les Cours des prises ont pour mission d'appliquer leur droit national et non pas le droit international.

Quand les articles de contrebande conditionnelle sont à destination d'une base d'opérations ou de ravitaillement ennemi, la preuve doit a priori *être considérée comme faite que ces articles auraient servi aux besoins des forces ennemies s'ils étaient parvenus à leur lieu de destination, et il appartient au réclamant d'établir que les marchandises avaient dans l'espèce une destination différente, innocente;*

Cette preuve ne doit pas être considérée comme faite lorsqu'il est seulement établi qu'au moment de la saisie les marchandises n'avaient pas encore été affectées à l'usage des forces hostiles ; elle ne peut ressortir que de circonstances de fait qui, d'après le cours normal des choses, sont exclusives de l'emploi des marchandises à des forces hostiles ;

On ne saurait se prévaloir contre la présomption de destination ennemie de la circonstance qu'il s'agissait de lots de marchandises isolées d'importance relativement faibles.

...Ni d'une attestation du consul du pays neutre du navire que le consignataire des marchandises n'a jamais effectué de livraison au gouvernement ennemi ;

La ville de Londres constitue la base principale d'approvisionnement de la Grande-Bretagne ;

Ne sont pas, au contraire, des bases d'approvisionnement, les places de Delagoa-Bay, Chinde, Natal et Beira ;

On doit considérer comme ayant une destination ennemie quoique expédiées à des places ne servant pas de base d'approvisionnement à l'ennemi, des marchandises dont les caisses portent la mention : « pour nos soldats » ;

Peu importe, au surplus, que ce soit sous la forme de présents d'amitié que les marchandises doivent aller aux soldats.

Les Cours de prises ne sont compétentes pour statuer sur des demandes de dommages-intérêts que si celles-ci sont nées d'une application injustifiée du droit des prises (capture, conduite d'un navire dans un port de prise, destruction d'un navire ou d'une cargaison) ;

Elles ne peuvent donc pas connaître d'une demande d'indemnité fondée sur ce que les articles faisant l'objet de la réclamation étaient détériorés ou avaient perdu toute leur valeur au moment où ils ont été restitués au réclamant ;

Les dommages causés après que le navire a été conduit dans un port de prise, par exemple au cours du déchargement, de la garde ou d'un transport de marchandises, doivent être réparés par celui qui les a causés ou en assume la responsabilité ;

Les intéressés doivent subir les suites occasionnelles d'une mesure, justifiée en soi, du droit des prises ; ils n'ont droit à des dommages-intérêts que lorsqu'une faute incontestable se trouve établie ;

Les propriétaires de marchandises dont la restitution a été ordonnée par la Cour des prises ne peuvent obtenir une indemnité lorsque ces marchandises ont été attribuées par la Commission des prises contre paiement de leur valeur à l'administration pour la consommation des troupes d'occupation d'un territoire ennemi, alors qu'il n'était pas possible de procéder à une vente publique fructueuse des dites marchandises périssables de leur nature ;

Lorsqu'il s'agit, non d'une demande de dommages-intérêts, mais d'une demande tendant à obtenir la contre-valeur de marchandises dont la restitution a été ordonnée, il ne peut être tenu compte que de la valeur des marchandises au moment de leur saisie.

(Vapeur néerlandais *Batavier V*)

En séance du 5 mai 1916, la Cour suprême des prises de Berlin, statuant dans l'affaire du navire néerlandais *Batavier V*, a rendu l'arrêt suivant, sur appel de la décision de la Cour des prises de Hambourg du 1er juin 1915 :

Le 18 mars 1915, le vapeur néerlandais *Batavier V*, se rendant de Hollande à Londres avec une cargaison de marchandises diverses, a été arrêté comme suspect de transport de contrebande par un navire de guerre allemand et conduit à Zeebrugge. La Commission des prises a déjà relaxé une partie de la cargaison. C'est sur le sort du surplus de la cargaison et sur celui du navire lui-même que s'est prononcée la Cour des prises de Hambourg par décision du 1er juin 1915 rendue sur les réclamations de la Société propriétaire du navire et des diverses personnes intéressées dans la cargaison. Cette décision a ordonné la restitution du navire (réclamation n°4). Quant aux réclamations qui avaient pour objet la restitution des marchandises composant la cargaison, elles ont, pour une large part, été repoussées comme non fondées : dans sept cas la marchandise saisie a été restituée. Ont été repoussées les demandes qui tendaient à l'allocation d'indemnités pour des marchandises dont la restitution avait déjà été ordonnée. Deux réclamations ont été déclarées irrecevables et, dans quatre cas au sujet desquels aucune réclamation n'avait été produite, la propriété saisie a été confisquée. Il a été établi enfin qu'il existait des motifs suffisants de saisir la propriété sujette à restitution.

Appel a été interjeté contre cette décision qui, pour ce qui concerne le bâtiment, est passée en force de chose jugée, par dix-sept requérants dont

la propriété a été condamnée et par trois requérants dont les demandes d'indemnité ont été rejetées. De plus, quatre appels visant des décisions de cette dernière catégorie et cinq appels visant des décisions de la première catégorie ont été abandonnés avant que la décision d'appel ait été rendue.

Les appels qui sont encore pendants ont éte introduits dans les délais et dans les formes de rigueur et sont motivés ; mais, pour la plupart, ils sont sans fondement.

Motifs :

1° En ce qui concerne tout d'abord les appels interjetés par les personnes intéressées dans la cargaison et dont les marchandises ont été condamnées par la Cour des prises (groupe II du jugement de première instance), ils se trouvent motivés en ordre principal par la considération que les Cours des prises auraient pour mission d'appliquer non leur droit national, mais le droit international, et que, d'après celui-ci, la saisie des marchandises serait injustifiée : qu'en outre le port de destination du *Batavier V*, Londres, ne devrait pas être considéré comme une base de ravitaillement ou d'opérations des forces ennemies. Cette argumentation n'a pas été expressément reproduite au cours des débats oraux en degré d'appel. Les deux objections sont d'ailleurs non fondées. Relativement à la première, la Cour suprême a déjà motivé en détail son dissentiment dans l'affaire du navire *Elida* (1), et elle maintient son point de vue. D'autre part, il est *a priori* évident que Londres constitue la base principale d'approvisionnements de l'Angleterre : le fait a été en outre officiellement confirmé à la Cour par l'autorité compétente. Quant aux autres ports qui interviennent comme lieux de destination de certaines parties de la cargaison, il en sera traité plus loin dans la mesure où il y a lieu de le faire.

En degré d'appel, les requérants ont essayé de démontrer, à l'aide d'une documentation abondante, que, dans le cas présent, les circonstances de fait donnent un démenti à la thèse suivant laquelle les vivres saisis à bord du *Batavier V* auraient été destinés à l'usage des forces armées ou des administrations anglaises. Ensuite ils ont fait valoir que la présomption de destination hostile établie par l'Ordonnance des prises se trouve renversée dans l'espèce relativement aux marchandises en question. La Cour suprême des prises ne s'est pas ralliée à cette façon de voir.

Tout d'abord la distinction que les réclamants ont voulu introduire ainsi dans la solution de cette question est inadmissible. Le point de savoir si des circonstances particulières viennent contredire la destination hostile est inséparable du point de savoir si la présomption établie par l'Ordonnance des prises se trouve renversée. C'est, au contraire, dans l'existence de circonstances spéciales allant à l'encontre de la présomption que l'on doit voir le renversement de cette présomption. Il n'y a donc qu'une seule et unique question qui doive être examinée ici : les réclamants ont-ils réussi à renverser la présomption légale par la preuve contraire ? Sous réserve de quelques cas, qui feront l'objet ci-dessous d'un examen spécial, la Cour suprême des prises a résolu cette question négativement.

Comme la Cour l'a déclaré déjà à diverses reprises, le contenu de la présomption est le suivant : quand des articles de contrebande conditionnelle sont à destination d'une base d'opérations, etc., la preuve doit *a priori* être considérée comme faite que ces articles auraient servi aux besoins des forces ennemies s'ils étaient parvenus à leur lieu de destination. Il appar-

(1) V. ci-dessus, p. 8.

tient au réclamant d'établir que les marchandises en question avaient dans l'espèce une destination différente (innocente). Mais cette preuve ne doit pas être considérée comme faite lorsqu'il est seulement établi qu'au moment de la saisie les marchandises n'avaient pas encore été affectées à l'usage des forces hostiles. Il faut que cette preuve ressorte de circonstances de fait qui, d'après le cours normal des choses, sont exclusives de l'emploi des marchandises à des fins hostiles (Comp. l'affaire du navire *Modig*. (1)). Cette preuve n'a pas été fournie ici. Il n'y a rien à conclure pour la période actuelle des conditions du marché des vivres en Angleterre durant le temps de paix, car l'énorme demande constituée par les besoins de l'armée anglaise actuelle est un facteur absolument nouveau. Il est possible que le commerce régulier d'approvisionnements entre la Hollande et l'Angleterre s'effectue de la façon décrite par les réclamants ; il est également possible que les lots d'articles chargés à bord du *Batavier V* et dont il s'agit ici étaient destinés dans l'intention des chargeurs à alimenter ce commerce. Mais il n'est pas démontré par là que, dans la réalité des choses, ces articles auraient été exclusivement affectés à ce commerce. Ce qui serait advenu en définitive de ces articles qui avaient été expédiés à des revendeurs, c'est ce qui ne ressort ni des déclarations assermentées ni des autres preuves fournies. Il faut assurément admettre *a priori* que les administrations militaires anglaises chargées du ravitaillement n'achètent pas directement par lots réduits et sur le marché public les articles dont elles ont besoin et qu'elles se font au contraire livrer ces derniers par de gros entrepreneurs. Mais où et comment ces derniers ou leurs fournisseurs se procurent ces articles, c'est là un point sur lequel il est absolument impossible d'exercer un contrôle, et on peut admettre que dans les conditions toutes spéciales de la guerre actuelle et en raison de la pénurie de tonnage etc.., ces administrations sont fréquemment obligées de s'approvisionner là où elles peuvent se procurer les denrées. Il résulte de cette considération que l'on ne saurait se prévaloir contre la présomption de destination ennemie précisée ci-dessus de la circonstance qu'il s'agit ici de lots isolés d'importance relativement faible. On ne saurait davantage attacher une importance décisive à l'attestation délivrée dans certains cas par le consul des Pays-Bas, attestation par laquelle ce dernier certifie qu'il ressort d'un examen entrepris par lui des livres d'affaires des consignataires des marchandises que ces derniers n'avaient jamais effectué de livraisons au Gouvernement anglais. Celui qui vend des articles sur le marché public ignore le plus souvent à qui en dernière analyse ces articles sont destinés. Telle étant la situation, il n'y a pas lieu de s'attacher au point de savoir si, durant la guerre, le mouvement des exportations de Hollande vers l'Angleterre a diminué ou au contraire augmenté.

En ce qui concerne la plus grande partie des vivres expédiés à bord du *Batavier V*, il faut donc décider que la preuve contraire susceptible de renverser la présomption de destination ennemie n'a pu être faite par les requérants, et dans cette mesure la condamnation prononcée par la Cour des prises sous le numéro II du dispositif du jugement apparait justifiée. Elle s'applique notamment à la réclamation n° 81 (six balles de coton) au sujet de laquelle les réclamants ont cherché à démontrer que le coton était impropre à des usages militaires. La Cour suprême des prises s'est convaincue par un examen *de visu* de l'échantillon annexé aux documents que cette assertion est inexacte, et cette conclusion a été confirmée par l'autorité militaire compétente.

(1) V. ci-dessus, p. 30.

Il n'y a lieu de faire exception que pour deux réclamations. Au numéro 74, il s'agit de deux chargements à destination de Delagoa-Bay ; au numéro 75, de nombreux lots d'articles à destination de Chinde, de Natal, de Delagoa-Bay et de Beira. Il résulte d'une communication officielle faite à la Cour suprême que ces places ne doivent pas être considérées comme bases d'approvisionnements, etc...., des forces ennemies, ou du moins qu'elles ne devaient pas l'être à l'époque qui doit être prise ici en considération. La présomption de l'Ordonnance des prises concernant la destination hostile de ces articles ne s'applique donc pas et, la preuve de cette destination n'étant pas faite, il y avait lieu d'ordonner leur restitution. En principe, ce raisonnement s'appliquerait également aux caisses de chocolat réclamées sous le numéro 37 qui étaient à destination de villes anglaises de province telles que Greenwich, Penarth, Croydon et Purley, ces localités ne constituant pas des bases d'approvisionnements. Mais ici la preuve de la destination hostile des denrées est faite directement. En effet, dans certaines caisses de ce chargement on a trouvé des étiquettes avec l'inscription : « *for our soldiers* », d'où il résulte que l'expéditeur avait destiné le chocolat à l'usage des forces ennemies, quand ce ne serait même que sous la forme de présents d'amitié. La façon dont les armées ennemies tirent profit des denrées n'importe pas d'ailleurs quant à la question de savoir si la destination hostile existe. Les présents d'amitié notamment représentent souvent aujourd'hui dans le ravitaillement des troupes un supplément dont il ne faut pas sous-évaluer l'importance.

2° En ce qui concerne les réclamants dont les marchandises ont déjà été restituées soit par la Commission des prises, soit par la Cour des prises, trois de ceux-ci ont maintenu leur appel. Ce sont les réclamants visés aux numéros 84 et 85 (Groupe IV du jugement de première instance) et sous le numéro 83 (Groupe V). Il sera traité plus loin de cette dernière réclamation.

Pour les réclamations n°s 84 et 85, l'indemnité a été demandée en première instance du chef de capture injustifiée. En degré d'appel, il a été soutenu que les articles qui sont l'objet de la réclamation étaient détériorés ou avaient perdu toute leur valeur au moment où ils ont été restitués aux réclamants, et c'est sur ce fait que ceux-ci appuient leur demande d'indemnité. Le règlement de cette demande n'est pas de la compétence des Cours des prises. Les dispositions du Code des Cours des prises et celles de l'Ordonnance des prises ne visent que les demandes de dommages-intérêts nées d'une application injustifiée du droit des prises (capture, conduite d'un navire dans un port de prise, destruction d'un navire ou d'une cargaison). C'est donc exclusivement des suites de ces dernières mesures que la juridiction des prises peut être appelée à s'occuper. Les dommages causés après que le navire a été conduit dans un port de prise, au cours par exemple du déchargement, de la conservation ou d'un transfert devenu nécessaire des marchandises, doivent, suivant les principes ordinaires, être réparés par celui qui les a causés ou qui en assume la responsabilité. Il y a lieu également de tenir compte avant tout ici du principe général, d'après lequel les intéressés doivent subir les suites occasionnelles d'une mesure, justifiée en soi, du droit des prises; ils n'ont droit à des dommages-intérêts que lorsqu'une faute incontestable se trouve établie. C'est par une voie de recours différente de celle de la procédure devant les Cours de prises qu'il faudrait, le cas échéant, faire valoir les demandes d'indemnité qui, dans l'affaire actuelle, auraient un tel fondement.

3° Enfin, il y a un réclamant (n° 83) qui demande à être indemnisé

pour la valeur de ses marchandises. Il allègue que celles-ci ne lui ont pas été remises, bien que la Cour des prises en eût ordonné la restitution ; elles auraient été attribuées par la Commission des prises, qui les considérait comme articles de contrebande, à l'administration de la Marine, à Bruges, pour la consommation des troupes d'occupation. Il est inutile de se prononcer sur le point de savoir si la procédure qui a été suivie à l'égard de ces denrées par la Commission des prises était absolument conforme aux dispositions légales en vigueur à ce moment (Code des Cours des prises, § 46, ancienne rédaction). Tenant compte de la circonstance qu'il n'était pas possible de procéder à Zeebrugge à une vente publique fructueuse de ces denrées périssables de leur nature, la mesure prise était en tout cas utile et à l'avantage de tous les intéressés. De toute façon, d'ailleurs, l'attribution de ces denrées aux autorités de la Marine n'a été faite que sous la réserve qu'il serait tenu compte aux intéressés de leur valeur d'estimation. C'est là un point qu'il fallait mettre particulièrement en évidence dans le présent arrêt. Il y avait lieu, d'autre part, de charger la Commission des prises de procéder aux enquêtes et évaluations nécessaires, les intéressés voyant leurs droits réservés à une décision de la Cour des prises. Comme il ne s'agit point ici d'une demande de dommages-intérêts, mais seulement d'une demande tendant à obtenir la contre-valeur de marchandises dont la restitution avait été ordonnée, il ne peut être tenu compte que de la valeur des marchandises au moment de leur saisie. Ceci justifie la décision contenue dans le n° II du dispositif du jugement.

4° La décision quant aux frais ressort du paragraphe 37 du Code des Cours des prises.

Du 5 mai 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

32

Cour suprême des prises de Berlin, 5 mai 1916

CONTREBANDE DE GUERRE, CONTREBANDE RELATIVE, PLACE SERVANT A L'ENNEMI DE BASE DE RAVITAILLEMENT, PLACE NE SERVANT PAS DE BASE DE RAVITAILLEMENT, DESTINATION ENNEMIE, DESTINATION NON ENNEMIE, PRÉSOMPTION, PREUVE CONTRAIRE ; DOMMAGES-INTÉRÊTS, FRAIS ET DÉPENS, MARCHANDISES LIBÉRÉES, OFFICE DES PRISES, SAISIE MAINTENUE A TORT, MISE SOUS SÉQUESTRE, MOTIFS SUFFISANTS.

Une marchandise de contrebande de guerre destinée à une place servant à l'ennemi de base d'approvisionnement (dans l'espèce Londres), est, sauf preuve contraire, présumée avoir une destination ennemie ;

On ne peut considérer comme une preuve contraire de nature à infirmer la présomption de destination ennemie, une déclaration établissant que la marchandise a été vendue à des négociants et à des commissionnaires, cette déclaration ne démontrant pas que la

destination dernière de ladite marchandise, en sortant des mains des négociants et des commissionnaires, était inoffensive ;

Une marchandise de contrebande de guerre ne doit pas être présumée destinée à l'ennemi, lorsque la place à laquelle elle était destinée ne pouvait, à l'époque, être considérée comme une base de ravitaillement de l'ennemi (dans l'espèce Delagoa-Bay) ;

Peu importe, au surplus, qu'elle ait été d'abord expédiée, pour transbordement, dans une place servant de base de ravitaillement.

L'Office des prises allemand a non pas l'obligation, mais seulement la faculté de libérer comme non confiscables des marchandises saisies à bord d'un navire neutre ;

Dès lors, si ces marchandises, retenues comme de bonne prise par l'Office, ont été libérées par la Cour des prises, leur propriétaire ne peut légitimement prétendre faire supporter par l'Etat Allemand les frais et dépens de la procédure devant la Cour des prises.

Le propriétaire d'une marchandise mise sous séquestre et ensuite libérée par la Cour des prises doit supporter les dommages pouvant résulter pour la marchandise de la mise sous séquestre si la mise sous séquestre était justifiée par des motifs suffisants.

(Vapeur norvégien *Brilliant*)

La Cour suprême des prises siégeant à Berlin a, dans sa séance du 5 mai 1916, rendu l'arrêt suivant au sujet de la prise du vapeur norvégien *Brilliant*, sur appel interjeté contre la décision de première instance de la Cour des prises de Hambourg du 13 août 1915 :

Le vapeur norvégien *Brilliant*, se rendant de Fredrikstad à Londres, fut capturé le 18 avril 1915 par un navire de guerre allemand et amené à Cuxhaven. Sa cargaison se composait de bois, de pierres, de papier et aussi de 145 caisses de conserves. Des réclamations ont été formulées pour le vapeur, pour une partie du bois, pour les pierres, le papier et les conserves. Un arrêt de la Cour des prises de Hambourg en date du 13 août 1915 a rejeté les réclamations concernant le navire, le bois et les conserves et libéré le papier et les pierres. En ce qui concerne le bois, la Cour des prises a jugé qu'il y avait présomption de destination ennemie, puisqu'il était expédié à Londres, et que la preuve contraire n'avait pas été faite. L'arrêt portait, d'autre part, que la même suspicion pouvait être élevée contre les conserves, même en admettant que leur destination était Delagoa-Bay où elles devaient, d'après les déclarations des intéressés, être expédiées de Londres, puisque ce port est une base de ravitaillement pour les possessions anglaises de l'Afrique du Sud.

Appel de ce jugement a été formé dans les formes et délais légaux par : 1° la Société nordique d'assurance contre les risques de guerre, de Christiania, en ce qui concerne le bois ; 2° la maison Henry Olsen et Cie, de Copenhague, en ce qui concerne les conserves.

Motifs :

L'appel en ce qui concerne le bois n'est pas fondé. Il y a présomption de destination ennemie, Londres étant base d'approvisionnement. Les déclarations de la maison Capjon et Cie et de Ludwig Wiese ne sont pas de nature à infirmer cette présomption, car elles établissent seulement que

le bois avait été en partie vendu à certaines maisons de commerce de Londres et de ses environs, en partie expédié à Londres comme marchandise en commission. Elles ne prouvent donc pas que la destination dernière du bois était inoffensive, puisqu'elles ne permettent pas de savoir où le bois serait parvenu en sortant des mains des négociants et des commissionnaires et quel aurait été son emploi. C'est seulement au cas où cette destination dernière aurait été établie de façon incontestable que, suivant la jurisprudence constante de la Cour suprême des prises, la présomption de destination ennemie aurait été infirmée. L'appel en ce qui concerne le bois doit donc être rejeté.

Il en est autrement pour les conserves. Les documents produits prouvent que leur lieu de destination n'était pas Londres, où elles devaient simplement être transbordées, mais le port portugais de Delagoa Bay. Cette place, d'après les communications officielles faites à la Cour suprême des prises par les autorités compétentes, ne pouvait, à l'époque dont il s'agit en l'espèce, être considérée comme base de ravitaillement d'une des puissances en guerre avec l'Empire d'Allemagne ou du moins on ne possédait pas de preuves établissant le fait d'une manière suffisante. Il n'y avait donc pas de présomption de destination ennemie, et il n'a pas été produit d'argument à l'appui de cette présomption. La Cour suprême doit donc réformer le premier jugement sur ce point et décider la libération des conserves.

La décision concernant les dépens est conforme au paragraphe 37 du Code des Cours de prises. Les conclusions déposées par la Société d'assurance contre les risques de guerre de Christiania et tendant à mettre à charge de l'Empire une partie des dépens et frais qu'elle a dû supporter pour la procédure de première instance parce que les marchandises (papier et pierre) libérées sur sa réclamation par la Cour des prises, auraient dû l'être déjà par l'Office des prises en vertu du paragraphe 21 du Code des Cours de prises, ne sauraient être admises, car le paragraphe visé accorde une faculté à l'Office des prises, mais ne lui impose pas une obligation à cet égard. En outre, le principe d'après lequel au cas de mise sous sequestre justifiée d'un navire les propriétaires de marchandises libérées ont à supporter les dommages qui peuvent résulter pour celles-ci de la mise sous séquestre (article 8, alinéa 1, de l'Ordonnance des prises : article 64 de la Déclaration de Londres) trouve ici son application.

Du 5 mai 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

33

Cour suprême des prises de Berlin, 5 mai 1916

COUR DES PRISES, LOI APPLICABLE, LOI NATIONALE, DROIT INTERNATIONAL ; CONTREBANDE DE GUERRE, CONTREBANDE RELATIVE, PLACE SERVANT A L'ENNEMI DE BASE D'OPÉRATIONS OU DE RAVITAILLEMENT, DESTINATION INCONNUE, PRÉSOMPTION, PREUVE CONTRAIRE, ALIMENTS DESTINÉS AU RAVITAILLEMENT DES TROUPES ; COUR DES PRISES, COMPÉTENCE, DEMANDE DE DOMMAGES-INTÉRÊTS, INDEMNITÉ, VALEUR DES MARCHANDISES.

Les Cours des prises ont pour mission d'appliquer leur droit national et non pas le droit international.

Quand les articles de contrebande conditionnelle sont à destination d'une base d'opérations ou de ravitaillement ennemi, la preuve doit a priori *être considérée comme faite que ces articles auraient servi aux besoins des forces ennemies s'ils étaient parvenus à leur lieu de destination, et il appartient au réclamant d'établir que les marchandises avaient dans l'espèce une destination différente, innocente;*

Cette preuve ne doit pas être considérée comme faite lorsqu'il est seulement établi qu'au moment de la saisie les marchandises n'avaient pas encore été affectées à l'usage des forces hostiles ; elle ne peut ressortir que de circonstances de fait qui, d'après le cours normal des choses, sont exclusives de l'emploi des marchandises à des forces hostiles ;

On ne saurait se prévaloir contre la présomption de destination ennemie de la circonstance qu'il s'agissait de lots de marchandises isolées d'importance relativement faible ;

... Ni d'une attestation du consul du pays neutre du navire que le consignataire des marchandises n'a jamais effectué de livraison au gouvernement ennemi ;

La ville de Londres constitue la base principale d'approvisionnement de la Grande-Bretagne ;

Ne sont pas, au contraire, des bases d'approvisionnement, les places de Delagoa-Bay, Chinde, Natal et Beira ;

On doit considérer comme ayant une destination ennemie quoique expédiées à des places ne servant pas de base d'approvisionnement à l'ennemi, des marchandises dont les caisses portent la mention : « pour nos soldats ».

Peu importe, au surplus, que ce soit sous la forme de présents d'amitié que les marchandises doivent aller aux soldats.

Des aliments dans la composition desquels entrent des œufs servent au ravitaillement des troupes ;

Pour savoir si du fromage est ou non destiné au ravitaillement des troupes anglaises, il n'y a pas à rechercher si ce fromage convenait ou non au goût de ces troupes.

Des moules comestibles ne sont pas de nature à être employées au ravitaillement des troupes.

Les Cours de prises ne sont compétentes pour statuer sur des demandes de dommages-intérêts que si celles-ci sont nées d'une application injustifiée du droit des prises (capture, conduite d'un navire dans un port de prise, destruction d'un navire ou d'une cargaison) ;

Elles ne peuvent donc pas connaître d'une demande d'indemnité fondée sur ce que les articles faisant l'objet de la réclamation étaient détériorés ou avaient perdu toute leur valeur au moment où ils ont été restitués au réclamant ;

Les dommages causés après que le navire a été conduit dans un port de prise, par exemple au cours du déchargement, de la garde

ou d'un transport de marchandises, doivent être réparés par celui qui les a causés ou en assume la responsabilité ;

Les intéressés doivent subir les suites occasionnelles d'une mesure, justifiée en soi, du droit des prises ; ils n'ont droit à des dommages-intérêts que lorsqu'une faute incontestable se trouve établie ;

Les propriétaires de marchandises dont la restitution a été ordonnée par la Cour des prises ne peuvent obtenir une indemnité lorsque ces marchandises ont été attribuées par la Commission des prises contre paiement de leur valeur à l'administration pour la consommation des troupes d'occupation d'un territoire ennemi, alors qu'il n'était pas possible de procéder à une vente publique fructueuse des dites marchandises périssables de leur nature :

Lorsqu'il s'agit, non d'une demande de dommages-intérêts, mais d'une demande tendant à obtenir la contre-valeur de marchandises dont la restitution a été ordonnée, il ne peut être tenu compte que de la valeur des marchandises au moment de leur saisie.

Vapeur néerlandais *Zaanstroom*)

La Cour impériale suprême des prises siégeant à Berlin a, dans sa séance du 5 mai 1916, rendu l'arrêt suivant au sujet de la prise du vapeur néerlandais *Zaanstroom*, sur appel interjeté contre un arrêt de la Cour des prises de Hambourg du 1er juin 1915.

Le 18 mars 1915, le vapeur néerlandais *Zaanstroom*, faisant route de la Hollande vers Londres, a été arrêté comme suspect de transport de contrebande et conduit à Zeebrugge. Il a été établi au cours de la procédure devant l'Office des prises qu'une grande partie de la cargaison consistait en contrebande (en vivres pour la majeure partie) ; une minime partie de la cargaison a été restituée déjà avec l'assentiment du Commissaire impérial. Un grand nombre d'intéressés ont produit des réclamations relativement à la partie non libérée de la cargaison ; aucune réclamation n'a été élevée relativement au navire. Parmi des réclamants, les uns ont demandé la restitution de leurs marchandises et des dommages-intérêts ; les autres, dans le cas de marchandises dont la restitution avait déjà été ordonnée par l'Office des prises, ont demandé des dommages-intérêts du chef de capture injustifiée.

Par deux arrêts en date du 1er juin 1915, la Cour des prises de Hambourg a statué sur les réclamations des parties intéressées dans la cargaison et sur le sort du navire. Le navire a été confisqué, ainsi que sa cargaison se composant pour plus d'une moitié (en poids) d'articles de contrebande. Parmi les réclamations des parties intéressées dans la cargaison, l'une d'elles a été déclarée irrecevable ; la plupart des autres, en tant qu'elles visaient à obtenir la restitution des marchandises saisies ont été rejetées comme non fondées. Ont été rejetées également comme dépourvues de fondement les demandes de dommages-intérêts produites du chef de saisie injustifiée. Les marchandises saisies qui formaient l'objet de quatre réclamations ont été restituées (restitution partielle seulement dans le cas de la réclamation n° 3). Quant aux détails, il suffit de renvoyer aux deux arrêts précités. Contre ces décisions appel a été interjeté:

1° Quant au navire, par la Société propriétaire « Hollandsche Stoomboot Maatschapij », d'Amsterdam ;



2° Quant à la cargaison, par les intéressés qui avaient produit leurs réclamations en première instance, à l'exception de ceux qui figurent sous les n°s 192 (du groupe I du jugement de première instance), n°s 1 et 9 (du groupe II), 2, 4 et 5 (du groupe III) et n° 3 (en tant que la réclamation vise les vingt caisses de fromage à destination de Karrachu et relève du groupe IV).

L'appel interjeté relativement à la réclamation n° 8 a été déclaré irrecevable par le premier juge par décision du 25 septembre 1915, le dépôt du mémoire justificatif ayant été effectué tardivement. Cette décision est passée en force de chose jugée. Toutefois, les 89 caisses d'œufs, qui sont l'objet de cette réclamation, sont réclamées en même temps, d'autre part, sous le n° 140, et l'appel concernant cette réclamation est maintenu sous ce rapport bien qu'il ait été retiré pour le surplus. La réclamation n° 10 a été retirée dès avant le prononcé du jugement de première instance : elle était identique à la réclamation n° 52 sur laquelle ce jugement a statué (groupe III). L'appel interjeté relativement à cette dernière à été retiré avant la décision d'appel. Ont été pareillement retirés en temps opportuns les appels interjetés relativement aux réclamations 133 à 139, 141 à 144 et 160 (du groupe II), 17, 20, 21, 37 à 39, 52, 56, 70, 72, 75, 77 à 79, 84, 88, 94, 97, 110, 111, 115, 126, 145, 147 *b* et 147 *c*, 158, 159, 162, 191 (du groupe III). Les réclamants qui figuraient sous les n°s 6 et 7 n'ont pas été représentés en appel.

Quant aux appels qui ont été maintenus, ils ont été interjetés dans les formes et délais prescrits par la loi et sont motivés.

Motifs :

I. — L'appel interjeté relativement au navire par la Société propriétaire est irrecevable. Ainsi qu'on l'a fait remarquer plus haut, la Société n'a pas introduit de réclamation. Or, la voie de recours que constitue l'appel n'est ouverte qu'à ceux qui se sont portés réclamants en première instance. C'est ce qui ressort déjà du texte du Code des Cours de prises, lequel dispose au paragraphe 39, alinéa 1, que l'appel contre les décisions des Cours des prises appartient et au Commissaire impérial et aux *réclamants*. Or, c'est en première instance seulement qu'une réclamation peut être produite. Pareille réclamation ne doit être prise en considération que si elle a été introduite en temps opportun, c'est-à-dire dans le délai déterminé par la Cour des prises. Quand donc, conformément au paragraphe 29 du Code des Cours de prises, il est fixé jour pour les débats oraux, il faut entendre qu'il s'agit d'une réclamation produite *dans les délais légaux*. S'il en était autrement la fixation d'un délai serait superflue, puisqu'il serait toujours possible d'atteindre, même après expiration du délai, le but visé par la réclamation en interjetant appel contre un jugement rendu par la juridiction compétente conformément au paragraphe 28 du Code des Cours de prises. C'est là un résultat que la loi n'a pu vouloir admettre. Ces considérants justifient la décision rendue relativement à l'appel interjeté par la Société de navigation, sans qu'il soit nécessaire d'examiner si cet appel est justifié au fond.

II. — Les appels des parties intéressées dans la cargaison sont pour la majeure partie dénués de fondement.

1° En ce qui concerne la considération présentée en première instance tirée de ce que les Cours des prises auraient pour mission d'appliquer non leur droit national, mais le droit international, et que, suivant celui-ci, la capture du vapeur et de sa cargaison serait injustifiée, Londres, port de destination du navire, n'étant pas une base d'opérations ou d'approvisionnement pour l'ennemi, cet argument n'a pas été expressément reproduit au cours des débats oraux en degré d'appel. Les deux objections sont d'ailleurs non fondées. Relativement à la première, la Cour suprême

a déjà motivé en détail son dissentiment dans l'affaire du navire *Elida* (1) et elle maintient son point de vue. D'autre part, il est *a priori* évident que Londres constitue la base principale d'approvisionnement de l'Angleterre : le fait a été encore officiellement confirmé à la Cour par l'autorité compétente. Quant aux autres ports qui interviennent comme lieux de destination de certaines parties de la cargaison, il en sera traité plus loin dans la mesure où il y a lieu de le faire.

En degré d'appel les requérants ont essayé de démontrer, à l'aide d'une documentation abondante que, dans le cas présent, les circonstances de fait donnent un démenti à la thèse suivant laquelle les vivres saisis à bord du *Zaanstroom* auraient été destinés à l'usage des forces armées ou des administrations anglaises. Ensuite ils ont fait valoir que la présomption de destination hostile établie par l'Ordonnance des prises se trouve renversée dans l'espèce relativement aux marchandises en question. La Cour suprême des prises ne s'est pas ralliée à cette façon de voir.

Tout d'abord, la destination que les réclamants ont voulu introduire ainsi dans la solution de cette question est inadmissible. Le point de savoir si des circonstances particulières viennent contredire la destination hostile est inséparable du point de savoir si la présomption établie par l'Ordonnance des prises se trouve renversée. C'est, au contraire, dans l'existence de circonstances spéciales allant à l'encontre de la présomption que l'on doit voir le renversement de cette présomption. Il n'y a donc qu'une seule et unique question qui doive être examinée ici : les réclamants ont-ils réussi à renverser la présomption légale par la preuve contraire ? Sous réserve de quelques cas, qui feront l'objet ci-dessous d'un examen spécial, la Cour suprême des prises a résolu cette question négativement.

Comme la Cour l'a déclaré déjà à diverses reprises, le contenu de la présomption est le suivant : quand des articles de contrebande conditionnelle sont à destination d'une base d'opérations, etc.... la preuve doit *a priori* être considérée comme faite que ces articles auraient servi aux besoins des forces ennemies s'ils étaient parvenus à leur lieu de destination. Il appartient au réclamant d'établir que les marchandises en question avaient dans l'espèce une destination différente (innocente). Mais cette preuve ne doit pas être considérée comme faite lorsqu'il est seulement établi qu'au moment de la saisie les marchandises n'avaient pas encore été affectées à l'usage des forces hostiles. Il faut que cette preuve ressorte de circonstances de fait qui, d'après le cours normal des choses, sont exclusives de l'emploi des marchandises à des fins hostiles (comp. l'affaire du navire *Modig* (2). Cette preuve n'a pas été fournie ici. Il n'y a rien à conclure pour la période actuelle des conditions du marché des vivres en Angleterre durant le temps de paix, car l'énorme demande constituée par les besoins de l'armée anglaise actuelle est un facteur absolument nouveau. Il est possible que le commerce régulier d'approvisionnements entre la Hollande et l'Angleterre s'effectue de la façon décrite par les réclamants ; il est également possible que les lots d'articles chargés à bord du *Zaanstroom* et dont il s'agit ici étaient destinés dans l'intention des chargeurs à alimenter ce commerce. Mais il n'est pas démontré par là que dans la réalité des choses ces articles auraient été exclusivement affectés à ce commerce. Ce qui serait advenu en définitive de ces articles qui avaient été expédiés à des revendeurs, c'est ce qui ne ressort ni des déclarations assermentées ni des autres preuves fournies. Il faut assurément admettre *à priori* que les administrations

(1) V. ci-dessus, p. 8.
(2) V. ci-dessus p. 30.

militaires anglaises chargées du ravitaillement n'achètent pas directement par lots réduits et sur le marché public les articles dont elles ont besoin et qu'elles se font au contraire livrer ces derniers par de gros entrepreneurs. Mais où et comment ceux-ci ou leurs fournisseurs se procurent ces articles, c'est là un point sur lequel il est absolument impossible d'exercer un contrôle et on peut admettre que, dans les conditions toutes spéciales de la guerre actuelle et en raison de la pénurie de tonnage etc., ces administrations sont fréquemment obligées de s'approvisionner là où elles peuvent se procurer les denrées. Il résulte de cette considération que l'on ne saurait se prévaloir contre la présomption de destination ennemie précisée ci-dessus de la circonstance qu'il s'agit ici de lots isolés d'importance relativement faible. On ne saurait davantage attacher une importance décisive à l'attestation délivrée dans certains cas par le consul des Pays-Bas, attestation par laquelle ce dernier certifie qu'il ressort d'un examen entrepris par lui des livres d'affaires des consignataires des marchandises que ces derniers n'avaient jamais effectué de livraisons au gouvernement anglais. Celui qui vend des articles sur le marché public ignore le plus souvent à qui en dernière analyse ces articles sont destinés. Telle étant la situation, il n'y a pas lieu de s'attacher au point de savoir si, durant la guerre, le mouvement des exportations de Hollande vers l'Angleterre a diminué ou, au contraire, augmenté.

Pour ce qui regarde en particulier les différentes catégories de marchandises qui doivent principalement être envisagées ici, il est inutile de rechercher si les œufs, comme tels, font partie de l'approvisionnement régulier de l'armée et de la marine anglaises. On ne saurait, en effet, raisonnablement mettre en doute que des aliments dans la composition desquels entrent des œufs servent au ravitaillement des troupes. Enfin, il importe également peu de savoir si le fromage de Hollande convient au goût anglais ou si celui-ci donne la préférence aux fromages des colonies. Le seul fait de l'expédition de grandes quantités de fromage de Hollande à bord du *Zaanstroom* suffit à faire tomber cette objection. Au surplus, en temps de guerre, on ne tient pas toujours compte de distinctions aussi délicates, surtout quand il s'agit d'approvisionnement en masse.

Relativement à la grande majorité des vivres expédiés à bord du *Zaanstroom*, il faut, par conséquent, admettre que la preuve contraire propre à renverser la présomption de destination hostile n'a pu être fournie et dans cette mesure on doit considérer comme justifiée la condamnation prononcée par la Cour des prises sous le n° 2 du dispositif du jugement. Une exception doit être faite à l'égard de deux groupes de réclamations :

a) En raison de la *nature* des marchandises pour les réclamations n°s 19, 54, 92, 112, 154, 155. Il s'agit dans tous ces cas de moules comestibles qui, dans l'opinion de la Cour suprême, ne sont pas de nature à être employées au ravitaillement des troupes ;

b) En raison du *lieu de destination* des marchandises pour les réclamations 3, 59 (en partie), 147 *a*, 168 à 170, 172, 173, 175, 176, 177 (en partie), 178, 181, 183 à 186, 188 et 189. Quant à la réclamation n° 3, il ne s'agit ici que des marchandises à destination de Canterbury, Turnbridge et Brighton, attendu que les vingt caisses de fromage à destination de Karrachu ont été restituées déjà (n° 18 du jugement de première instance). Canterbury et Turnbridge sont, comme Brighton, des villes de province qui ne sauraient être envisagées comme des bases d'approvisionnement. La présomption établie par l'Ordonnance des prises ne s'applique pas aux marchandises qui y sont destinées et, d'autre part, la preuve de leur destination hostile n'a pas été fournie : il y avait lieu par conséquent d'en ordonner la restitution. Il

en est de même pour les réclamations citées ci-dessus n°s 168 à 170, 172, 173, 175, 176, 178, 183 à 186, 188 et 189. Tous ces petits envois de chocolat étaient adressés à des villes anglaises de province. La circonstance qu'ils étaient expédiés d'abord à Londres pour être réexpédiés de là à des consignataires désignés d'avance ne saurait être considérée comme décisive au point de vue de leur destination hostile ou innocente, car la destination à laquelle il faut s'attacher c'est la destination finale démontrée et réelle. Le fait qu'il a été saisi à bord d'un autre vapeur (*Batavier V*) des caisses d'un contenu analogue dans lesquelles on a trouvé des étiquettes portant l'inscription « *for our soldiers* » ne saurait être pris en considération. On ne saurait, sans autre raison, conclure de là que le contenu des caisses dont il est question ici est également destiné à l'usage des armées ennemies, alors surtout qu'il ne s'agit pas des mêmes expéditeurs et consignataires. Une simple supposition ne peut tenir lieu de la preuve à fournir. La réclamation n° 59 se rapporte pour partie à des fromages à destination de Port-Sudan, la réclamation n° 147 *a* à des fûts de bière à destination de Karrachu. Ces deux places ne sauraient être considérées comme des bases d'approvisionnement : les articles en question devaient donc être restitués. La même décision s'applique aux marchandises qui font l'objet de la réclamation n° 177, en tant du moins qu'elles étaient à destination de Delagoa-Bay. D'une communication faite à la Cour Suprême des prises il ressort que cette place ne pouvait pas davantage être considérée comme une base d'opérations ou d'approvisionnement de l'ennemi à l'époque de la saisie ; tout au moins faut-il admettre qu'il n'existe pas de raisons suffisamment probantes justifiant l'opinion contraire.

c) Les 15 caisses de pommes qui font l'objet de la réclamation n° 91 se trouvent dans une situation spéciale. Il ressort de la correspondance produite que ces marchandises avaient fait partie d'une expédition plus importante faite d'Angleterre en Hollande, mais qui n'avait pas été agréée par le consignataire néerlandais pour cause de mauvaise qualité. Aux termes d'un arrangement intervenu entre parties, on aurait retourné à Londres un échantillon qui devait y être expertisé. Les 15 caisses en question constituaient cet échantillon. Telle étant la situation, il ne saurait être question de leur attribuer une destination ennemie. Il fallait donc en ordonner également la restitution.

Quant aux autres marchandises expédiées vers des places d'outre-mer, qui ne sont pas spécifiées ici, c'est à bon droit que la Cour des prises les a condamnées, leurs lieux de destination constituant des bases d'approvisionnement pour l'ennemi. Ceci s'applique notamment aux villes suivantes de l'Afrique du Sud : Johannisburg, Delagoa-Bay, Port Elizabeth, East London, Durban et Capetown. La réclamation n° 187 devait être écartée, Ealing W., formant partie de Londres ; il en était de même pour la réclamation n° 190, Southampton étant une base d'opérations de l'ennemi.

2° Les réclamants dont les marchandises ont été libérées, soit par la Commission des prises, soit par la Cour des prises, ont fait valoir des demandes d'indemnités pour cause de capture injustifiée en s'appuyant sur l'article 8 de l'Ordonnance des prises. C'est avec raison que le premier juge a refusé de faire droit à ces demandes. L'article 8, alinéa 1, déclare expressément qu'il n'y a pas lieu à des dommages-intérêts quand il existe des motifs suffisants de saisie. C'est là un principe qui s'applique à tous les intéressés et notamment à ceux dont la cargaison a été ultérieurement démontrée innocente. La capture d'un navire qui transporte de la contrebande est un

acte de guerre licite, autorisé par le droit international ; elle est même, en dehors de cas exceptionnels (comp. art. 121 de l'Ordonnance des prises) l'unique moyen pour un Etat belligérant de s'emparer de la contrebande de guerre. La saisie étant une mesure légitime, il n'existe, ainsi qu'il a été déjà démontré plus en détail dans l'affaire du navire *Glitra* (1), aucune raison juridique d'allouer aux personnes intéressées dans la cargaison, et dont les marchandises ne sont pas saisissables, une indemnité en raison du dommage que leur causerait le déroutement du navire ou sa destruction postérieurement à la saisie. Tel est le point de vue auquel s'est placée l'Ordonnance des prises, qui n'a fait ainsi que mettre en application les principes qui dominent la Déclaration de Londres. A l'alinéa 5 du commentaire de l'article 64, dont l'article 8, alinéa 1, de l'Ordonnance des prises a reproduit presque littéralement les termes, il est dit expressément : « La marchandise innocente se trouvant à bord du navire saisi subit tous les inconvénients de la saisie du navire. S'il y a eu des motifs suffisants de saisir le navire, que cette saisie soit maintenue ou non, les propriétaires de la cargaison n'ont aucun droit à des dommages-intérêts ».

3° Un certain nombre de réclamants ont produit en instance d'appel des demandes d'indemnités fondées sur le motif que les marchandises dont la restitution avait été ordonnée par l'Office des prises ou par la Cour des prises ne leur ont pas été remises ou ne leur ont été remises que pour partie ou bien en mauvais état. Il s'agit ici des réclamations n°s 33, 42, 68, 82, 85, 96, 106, 114, 120, 124, 128, 130, 150, 151 et 153 (Groupe III du jugement de première instance). Le règlement de ces demandes n'est pas de la compétence des Cours des prises. Les dispositions du Code des Cours de prises et celles de l'Ordonnance des prises ne visent que les demandes de dommages-intérêts nées d'une application injustifiée du droit des prises (capture, conduite d'un navire au port de prises, destruction d'un navire ou d'une cargaison). C'est donc exclusivement des conséquences de ces dernières mesures que la juridiction des prises peut être appelée à s'occuper. Les dommages causés après que le navire a été conduit dans un port de prise, au cours par exemple du déchargement, de la conservation, ou d'un transfert devenu nécessaire des marchandises, doivent, suivant les principes ordinaires, être réparés par celui qui les causés ou qui en assume la responsabilité. Il y a lieu également de tenir avant tout compte ici du principe général d'après lequel les intéressés doivent subir les suites occasionnelles d'une mesure, justifiée en soi, du droit des prises ; ils n'ont droit à des dommages-intérêts que lorsqu'une faute incontestable se trouve établie. C'est par une voie de recours autre que la procédure devant les Cours des prises qu'il faudrait, le cas échéant, faire valoir les demandes d'indemnités qui, dans l'affaire actuelle, auraient un tel fondement.

4° Enfin, un certain nombre de réclamants demandent à être indemnisés de la valeur des marchandises dont la restitution a été ordonnée au cours de la procédure de prise (en grande partie seulement par le présent arrêt). Les intéressés affirment que les marchandises en question, au lieu de leur être remises, auraient été adjugées par le Commissaire des prises, qui les a considérées comme contrebande de guerre, à l'administration de la Marine à Bruges pour la consommation des troupes d'occupation. Il s'agit ici, d'après la déclaration des réclamants, des marchandises visées sous les réclamations n°s 3, 19, 54, 59, 76, 91, 92, 112, 147 *a*, 149, 154, 155, 168 à 170, 172, 173, 175, 176, 177 (en partie), 178, 180, 181, 183, 185, 186, 188 et 189. Il est inutile de se prononcer sur le point de savoir si la procédure qui a été suivie à l'égard de ces denrées par l'Office

(1) V. ci-dessus p. 25.

des prises était absolument conforme aux dispositions légales en vigueur à ce moment (Code des Cours de prises, § 46, ancienne rédaction). Tenant compte qu'il n'était pas possible de procéder à Zeebrugge à une vente publique fructueuse de ces denrées périssables de leur nature, la mesure prise était en tous cas utile et à l'avantage de tous les intéressés. De toute façon, d'ailleurs, l'attribution de ces denrées aux autorités de la Marine n'a été faite que sous la réserve qu'il serait tenu compte aux intéressés de leur valeur d'estimation. C'est là un point que, pour éclaicir la situation, il était utile de mettre en évidence dans le présent arrêt. Il y avait lieu, d'autre part, de charger l'Office des prises de procéder aux enquêtes et évaluations nécessaires, les intéressés voyant leurs droits réservés à une décision de la Cour des prises. Comme il ne s'agit point ici d'une demande de dommages-intérêts, mais seulement d'une demande tendant à obtenir la contre-valeur des marchandises dont la restitution avait été ordonnée, il ne peut être tenu compte que de la valeur des marchandises au moment de la saisie. Ceci justifie la décision contenue dans le n° III du dispositif de l'arrêt.

III. — La décision quant aux frais se justifie d'après le paragraphe 37 du Code des Cours de prises.

Du 5 mai 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

34

Cour suprême des prises de Berlin, 15 mai 1916

CONTREBANDE DE GUERRE, CONTREBANDE RELATIVE, DESTINATION NON ENNEMIE, CAPTURE, NON-VALIDITÉ, DÉPENSES, REMBOURSEMENT, SAISIE, MOTIFS SUFFISANTS.

Il n'y a pas lieu de déclarer valablement capturées des marchandises de contrebande de guerre relative, dans l'espèce des planches pour caisses, lorsqu'il est démontré que ces planches, qui devaient être employées à la fabrication de caisses à sucre, avaient une destination dernière pacifique ;

C'est en vain que l'on ferait valoir que le gouvernement ennemi aurait pu réquisitionner et employer pour des buts de guerre les marchandises au moment où elles arrivaient à destination : une pareille éventualité ne saurait être admise que si elle était réellement prouvée ;

On ne saurait davantage, pour le même motif, argumenter du fait que du sucre aurait pu être fourni au gouvernement ennemi dans les caisses fabriquées avec les planches.

Il n'y a pas lieu de rembourser au réclamant les dépenses qu'il a faites lorsqu'il y avait des motifs suffisants pour procéder à la prise.

Vapeur norvégien *Anvers*

Le navire norvégien *Anvers*, se rendant de Frederiksstadt à Londres avec

un chargement d'environ 398 standards de bois (madriers, planches rabotées, planches pour caisses), fut capturé le 22 juillet 1915 par un navire de guerre allemand et conduit à Hambourg. Des réclamations furent élevées par l'armateur Olsen au sujet du navire et par l'expéditeur Emile Mœrch au sujet de 8.000 paquets de planches pour caisses. Deux arrêts de la Cour des prises de Hambourg, en date du 30 octobre et du 27 novembre 1915, ont rejeté les deux réclamations et ordonné la confiscation du navire et de toute la cargaison. La Cour a jugé que la présomption de destination ennemie n'avait pas été infirmée en ce qui concernait les 8.000 paquets de planches pour caisses réclamés par Mœrch. Les deux arrêts furent d'abord frappés d'appel, mais celui formé par l'armateur Olsen a été ensuite retiré, de sorte que la Cour suprême n'a plus à s'occuper que des 8.000 paquets de planches pour caisses. En ce qui concerne ces dernières, il a déjà été soutenu en première instance que ces planches avaient été vendues par l'intermédiaire de la maison de commission Duncan, Ewing et C° à la raffinerie de sucre Tate and Sons, de Silverstown, et qu'elles formaient une livraison partielle d'une fourniture plus considérable stipulée dans un contrat de vente conclu le 14 octobre 1914 et dont une copie accompagnée d'une déclaration faite sous serment par un des associés de la maison de commission susdite a été produite en première instance. De même ont été soumises au même tribunal la volumineuse correspondance qui avait précédé la conclusion du contrat de vente, et la copie d'un télégramme du 19 juillet 1915 par lequel la maison Duncan Ewing était informée que le vapeur *Anvers* partirait le 20 juillet avec 8.000 paquets de Tatesgood. « Le demandeur a produit, en outre, devant la présente Cour une déclaration faite sous serment par un des directeurs de la maison Tate and Sons, lequel affirme que les planches pour caisses en question devaient être employées exclusivement par la raffinerie pour son commerce de sucre en morceaux et que le sucre qui devait être emballé dans les caisses fabriquées avec ces planches n'était pas destiné aux administrations publiques anglaises. Le demandeur a déposé des conclusions tendant à la libération des 8.000 paquets de planches pour caisses ; le Commissaire impérial a formulé des conclusions contraires.

Motifs :

L'appel est fondé.

La Cour suprême des prises estime que les documents produits en première et seconde instance prouvent suffisamment que les 8.000 paquets de planches pour caisses dont il est ici question avaient une destination pacifique. La maison Tate and Sons avait conclu avec le demandeur en octobre 1914 un contrat important d'une durée d'un an et les 8.000 paquets représentaient une livraison mensuelle stipulée par ce contrat. L'expédition de ce lot a été annoncée à la maison de commission, par l'intermédiaire de laquelle la vente avait eu lieu, et la facture a été en même temps envoyée avant la capture de l'*Anvers*. Il est donc vraisemblable dans ces conditions et il a été en outre confirmé par les déclarations faites sous serment que les planches devaient être employées à la fabrication de caisses à sucre, et la preuve est faite ainsi, conformément à la démonstration qu'a entreprise la Cour suprême dans son arrêt au sujet de la prise du *Modig* (1), que la destination dernière des planches était pacifique. Ainsi que la Cour suprême l'a fait ressortir à cette occasion, on ne peut opposer à ces constatations une hypothèse qui n'est pas fondée sur des faits précis et d'après laquelle le Gouvernement anglais aurait pu réquisitionner et employer pour des

(1) V. ci-dessus, p. 30.

buts de guerre ces marchandises au moment où elles arrivaient à destination. et cela malgré l'affectation qui leur avait été expressément donnée Une pareille éventualité ne peut être admise *de plano*. et la faire entrer en ligne de compte en l'absence de tout élément de preuve reviendrait à rendre absolument impossible la preuve de destination pacifique qui est pourtant admise par l'Ordonnance des prises. De même la considération sur laquelle s'est appuyé subsidiairement le premier juge, à savoir que du sucre aurait pu être fourni au Gouvernement anglais dans les caisses fabriquées avec ces planches, n'est pas de nature à justifier l'arrêt contesté : car, outre qu'il s'agirait encore ici uniquement d'une hypothèse lointaine, il n'y a pas de présomption légale d'emploi par l'ennemi en ce qui concerne le sucre fabriqué par la maison Tate and Sons et par suite en ce qui concerne son emballage. Ici encore il aurait fallu une preuve qui n'a pas été faite. Les planches pour caisses devaient donc être libérées. puisque leur destination pacifique était établie.

La décision concernant les dépens est conforme au paragraphe 37 du Code des Cours de prises.

Il ne saurait être question. malgré la garantie de réciprocité. de rembourser les dépenses faites par le demandeur parce qu'il y avait des motifs suffisants pour procéder à la prise, ainsi que le prouve la confiscation du navire et de la plus grande partie de la cargaison. confiscation qui a reçu force de chose jugée.

Du 15 mai 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

35

Cour suprême des prises de Berlin, 15 mai 1916

Contrebande de guerre, contrebande relative, destination non ennemie, capture, non-validité ; destruction de prise, prise neutre, prise justifiée, cargaison et navire non confiscables, dommages-intérêts, propriétaire, fret, valeur, marchandises, navire, dépendances, capitaine, privation d'emploi, équipage, effets ; Cour des prises, procédure, avocat, pouvoir, production tardive, réclamation, rejet.

On ne doit pas considérer comme ayant une destination ennemie une marchandise de contrebande de guerre relative qui avait reçu une destination qui la destinait à être employée par des particuliers et de telle manière que, dans le cours naturel des choses, elle ne pouvait être revendue par les derniers acquéreurs ;

L'hypothèse, d'après laquelle le gouvernement ennemi aurait pu s'emparer de la marchandise par réquisition et contrairement à son affectation dernière, est trop lointaine pour entrer en ligne de compte.

Lorsque la destruction d'une prise neutre est justifiée et qu'il a été prouvé par la suite que la cargaison et conséquemment le navire n'avaient pas encouru la confiscation, les propriétaires de la cargai-

son et du navire ont droit à des dommages-intérêts en ce qui concerne la perte du fret et la valeur du navire et de ses dépendances, les approvisionnements et l'équipement du navire devant être réputés dépendances du navire ;

Il n'y a pas lieu d'accorder une indemnité pour les dommages causés indirectement à des tiers par la capture ou la destruction d'une prise ;

Ainsi, le capitaine ne peut prétendre à une indemnité pour perte de son emploi par suite de destruction du navire.

Les hommes d'équipage d'un navire neutre coulé ne peuvent réclamer une indemnité pour leurs effets disparus avec le navire, ces effets ne pouvant être assimilés à des marchandises neutres détruites dans les termes de l'article 115 de l'Ordonnance des prises allemande du 30 septembre 1909-3 août 1914.

La disposition du Code de procédure civile d'après laquelle le tribunal peut admettre provisoirement l'intervention d'un représentant de la partie non muni d'un pouvoir sous condition de ne prononcer le jugement qu'après l'expiration d'un délai fixé pour la production ultérieure du pouvoir, n'est pas applicable devant les Cours des prises ;

La Cour suprême des prises ne peut donc admettre la réclamation d'une partie signée par un avocat qui n'a produit qu'en cause d'appel le pouvoir de celui qu'il représente.

(Vapeur danois *Cocos*)

Le trois-mats danois *Cocos*, de Marstal, se rendant de Christiania à Leith avec une cargaison de planches rabotées, fut capturé en pleine mer, le 12 juin 1915, par un navire de guerre allemand et détruit avec sa cargaison, après que la faculté eût été donnée aux quatre hommes d'équipage de quitter le bord avec une partie de leurs effets.

Des demandes en dommages-intérêts ont été formées par : 1° la « Krigsforsikringen for Danske Skibe » de Copenhague, en qualité d'assureur pour la valeur de l'assurance consentie, 2° l'armateur H. M Petersen, de Marstal, tant en son nom qu'en celui de ses associés, pour la perte de fret et la perte de jouissance pendant 9 mois, pour deux jeux de voiles de rechange, pour la plus-value du navire « résultant de l'élévation des prix d'affrètement » ; 3° le capitaine Hansen pour perte de son emploi ; 4° les demandeurs 2 et 3 conjointement pour les approvisionnements et l'équipement du navire ; 5° l'équipage pour ses effets ; 6° les destinataires de la cargaison Leif Sundt et Cie et J. A. Steward Ltd à Glasgow pour la cargaison.

La Cour impériale des prises de Hambourg a jugé que le navire et la cargaison avaient encouru la confiscation, que leur saisie et destruction étaient régulières et elle a rejeté toutes les réclamations.

L'appel interjeté par les demandeurs contre cet arrêt paraît, à la lumière des nouveaux moyens de preuve apportés par eux au cours de la présente instance, en partie fondé.

Motifs :

La cargaison du *Cocos* était de la contrebande relative (Ordonnance des prises, art. 23, n° 20) et était expédiée vers une place servant de base d'opérations et d'approvisionnement aux forces belligérantes de l'ennemi. Pour-

tant si ces circonstances permettaient de présumer que les bois étaient destinés aux forces belligérantes de l'ennemi ou aux administrations de l'Etat ennemi. la présomption a été infirmée par les preuves contraires qui ont été fournies. Les contrats de vente produits pour partie en originaux, les connaissements, les attestations officielles et les *affidavits* que le tribunal a eus sous les yeux établissent que la cargaison se composait de 47 et demi standards de planches rabotées dont 20 et demi standards environ (4421 planches) étaient à l'adresse de Leif, Sundt et Cie, et 27 standards (6173 planches) à celle de J. A Stewart, deux négociants en bois de Glasgow.

J. A Steward et Cie avaient acheté le bois à Carsten Thiis, de Frederikstadt le 20 avril 1915. Ils avaient revendu « *in or about April 1915* » environ 4 standards aux entrepreneurs de construction John Mc Aubray, quiles destinaient à la construction d'un cinématographe à Glasgow; environ 7 standards aux entrepreneurs de construction Mc Gowan et Wilson, de Glasgow, qui avaient à construire des magasins pour la librairie en gros John Menzies et Cie, de Glasgow: environ 6 standards à l'entrepreneur de charpente John Livingstone, qui était en train de construire des villas à Clarkston, près de Glasgow. et s'approvisionnait de bois à cet effet.

Ces marchés n'ont pas été passés par écrit. mais il a été produit des *affidavits* dans lesquels le vendeur et les acheteurs attestent les faits sous « *promise of oath* ». Le reste du lot n'était pas encore vendu et devait être gardé provisoirement en magasin.

Les 4421 planches destinées à Leif Sundt et Cie étaient une partie d'un lot plus important se composant de 150 standards qu'ils avaient acheté à Mandalsgaden Hovleri, de Christiania. par un contrat du 24 février 1915 dont le texte a été produit. Ce lot était chargé en partie sur le *Cocos*. en partie sur les bateaux *Elna* et *Neptunus* qui ont été également capturés et coulés. Les documents qui ont été produits pour prouver que ces bois avaient été revendus à des particuliers qui devaient les employer à leur usage donnent des chiffres qui correspondent assez exactement aux quantités expédiées sur les trois navires. Sous ce rapport il est établi que Leif Sundt et Cie ont vendu à la date des 17,18 et 31 mars 1915 à Duncanson et Cie. entrepreneurs de construction. 114. 6 standards de planches et à la fabrique de caisses de John Drummond and Sons. tonneliers à Greenock, 23, 1 standards de planches pour caisses. Ces ventes ont été prouvées par la production des contrats en originaux. En outre. la Cour se trouve en présence de déclarations faites sous serment par le vendeur et les acheteurs et qui affirment que Duncanson et Cie ont acheté le bois pour l'employer à la construction de bâtiments pour le compte de la ville de Glasgow à Moncure et College Street et de maisons ouvrières pour la « Dalmuir and West of Scotlands Estates Company Ltd ». Elles affirment en même temps que l'expédition faite à bord du *Cocos* constituait une partie de ces bois.

Il n'y a pas de raison suffisante pour mettre en doute l'exactitude de ces déclarations appuyées sur des documents.

Abstraction faite des 10 standards environ de bois expédiés à Stewart, la preuve est donc faite que. lorsque le *Cocos* a été capturé et coulé. les bois détruits avaient reçu une affectation qui les destinait à être employés par des particuliers et de telle manière que, dans le cours naturel des choses, ils ne pouvaient être revendus par les derniers acquéreurs. Il est vrai que dans tous les cas énoncés la vente portait simplement sur une sorte déterminée de bois et que les acheteurs et employeurs des bois n'avaient pas le droit de réclamer purement et simplement livraison des bois apportés par le *Cocos*. Mais, en fait, le vendeur ne disposait vraisemblablement pas d'au-

son et du navire ont droit à des dommages-intérêts en ce qui concerne la perte du fret et la valeur du navire et de ses dépendances, les approvisionnements et l'équipement du navire devant être réputés dépendances du navire ;

Il n'y a pas lieu d'accorder une indemnité pour les dommages causés indirectement à des tiers par la capture ou la destruction d'une prise ;

Ainsi, le capitaine ne peut prétendre à une indemnité pour perte de son emploi par suite de destruction du navire.

Les hommes d'équipage d'un navire neutre coulé ne peuvent réclamer une indemnité pour leurs effets disparus avec le navire, ces effets ne pouvant être assimilés à des marchandises neutres détruites dans les termes de l'article 115 de l'Ordonnance des prises allemande du 30 septembre 1909-3 août 1914.

La disposition du Code de procédure civile d'après laquelle le tribunal peut admettre provisoirement l'intervention d'un représentant de la partie non muni d'un pouvoir sous condition de ne prononcer le jugement qu'après l'expiration d'un délai fixé pour la production ultérieure du pouvoir, n'est pas applicable devant les Cours des prises ;

La Cour suprême des prises ne peut donc admettre la réclamation d'une partie signée par un avocat qui n'a produit qu'en cause d'appel le pouvoir de celui qu'il représente.

(Vapeur danois *Cocos*

Le trois-mats danois *Cocos*, de Marstal, se rendant de Christiania à Leith avec une cargaison de planches rabotées, fut capturé en pleine mer, le 12 juin 1915, par un navire de guerre allemand et détruit avec sa cargaison, après que la faculté eût été donnée aux quatre hommes d'équipage de quitter le bord avec une partie de leurs effets.

Des demandes en dommages-intérêts ont été formées par : 1° la « Krigsforsikringen for Danske Skibe » de Copenhague, en qualité d'assureur pour la valeur de l'assurance consentie, 2° l'armateur H. M Petersen, de Marstal, tant en son nom qu'en celui de ses associés, pour la perte de fret et la perte de jouissance pendant 9 mois, pour deux jeux de voiles de rechange, pour la plus-value du navire « résultant de l'élévation des prix d'affrètement » : 3° le capitaine Hansen pour perte de son emploi ; 4° les demandeurs 2 et 3 conjointement pour les approvisionnements et l'équipement du navire : 5° l'équipage pour ses effets : 6° les destinataires de la cargaison Leif Sundt et Cie et J. A. Steward Ltd à Glasgow pour la cargaison.

La Cour impériale des prises de Hambourg a jugé que le navire et la cargaison avaient encouru la confiscation, que leur saisie et destruction étaient régulières et elle a rejeté toutes les réclamations.

L'appel interjeté par les demandeurs contre cet arrêt paraît, à la lumière des nouveaux moyens de preuve apportés par eux au cours de la présente instance, en partie fondé.

Motifs :

La cargaison du *Cocos* était de la contrebande relative (Ordonnance des prises, art. 23, n° 20) et était expédiée vers une place servant de base d'opérations et d'approvisionnement aux forces belligérantes de l'ennemi. Pour-

tant si ces circonstances permettaient de présumer que les bois étaient destinés aux forces belligérantes de l'ennemi ou aux administrations de l'Etat ennemi, la présomption a été infirmée par les preuves contraires qui ont été fournies. Les contrats de vente produits pour partie en originaux, les connaissements, les attestations officielles et les *affidavits* que le tribunal a eus sous les yeux établissent que la cargaison se composait de 47 et demi standards de planches rabotées dont 20 et demi standards environ (4421 planches) étaient à l'adresse de Leif, Sundt et C[ie], et 27 standards (6173 planches) à celle de J. A Stewart, deux négociants en bois de Glasgow.

J. A Steward et C[ie] avaient acheté le bois à Carsten Thiis, de Frederikstadt le 20 avril 1915. Ils avaient revendu « *in or about April 1915* » environ 4 standards aux entrepreneurs de construction John Mc Aubray, quiles destinaient à la construction d'un cinématographe à Glasgow ; environ 7 standards aux entrepreneurs de construction Mc Gowan et Wilson, de Glasgow, qui avaient à construire des magasins pour la librairie en gros John Menzies et C[ie], de Glasgow : environ 6 standards à l'entrepreneur de charpente John Livingstone, qui était en train de construire des villas à Clarkston, près de Glasgow, et s'approvisionnait de bois à cet effet.

Ces marchés n'ont pas été passés par écrit, mais il a été produit des *affidavits* dans lesquels le vendeur et les acheteurs attestent les faits sous « *promise of oath* ». Le reste du lot n'était pas encore vendu et devait être gardé provisoirement en magasin.

Les 4421 planches destinées à Leif Sundt et C[ie] étaient une partie d'un lot plus important se composant de 150 standards qu'ils avaient acheté à Mandalsgaden Hovleri, de Christiania, par un contrat du 24 février 1915 dont le texte a été produit. Ce lot était chargé en partie sur le *Cocos*, en partie sur les bateaux *Elna* et *Neptunus* qui ont été également capturés et coulés. Les documents qui ont été produits pour prouver que ces bois avaient été revendus à des particuliers qui devaient les employer à leur usage donnent des chiffres qui correspondent assez exactement aux quantités expédiées sur les trois navires. Sous ce rapport il est établi que Leif Sundt et C[ie] ont vendu à la date des 17,18 et 31 mars 1915 à Duncanson et C[ie], entrepreneurs de construction, 114, 6 standards de planches et à la fabrique de caisses de John Drummond and Sons, tonneliers à Greenock, 23, 1 standards de planches pour caisses. Ces ventes ont été prouvées par la production des contrats en originaux. En outre, la Cour se trouve en présence de déclarations faites sous serment par le vendeur et les acheteurs et qui affirment que Duncanson et C[ie] ont acheté le bois pour l'employer à la construction de bâtiments pour le compte de la ville de Glasgow à Moncure et College Street et de maisons ouvrières pour la « Dalmuir and West of Scotlands Estates Company Ltd ». Elles affirment en même temps que l'expédition faite à bord du *Cocos* constituait une partie de ces bois.

Il n'y a pas de raison suffisante pour mettre en doute l'exactitude de ces déclarations appuyées sur des documents.

Abstraction faite des 10 standards environ de bois expédiés à Stewart, la preuve est donc faite que, lorsque le *Cocos* a été capturé et coulé, les bois détruits avaient reçu une affectation qui les destinait à être employés par des particuliers et de telle manière que, dans le cours naturel des choses, ils ne pouvaient être revendus par les derniers acquéreurs. Il est vrai que dans tous les cas énoncés la vente portait simplement sur une sorte déterminée de bois et que les acheteurs et employeurs des bois n'avaient pas le droit de réclamer purement et simplement livraison des bois apportés par le *Cocos*. Mais, en fait, le vendeur ne disposait vraisemblablement pas d'au-

tre bois pour exécuter son contrat et, d'autre part, l'hypothèse, d'après laquelle le Gouvernement anglais aurait pu s'emparer de ces bois par réquisition et contrairement à leur destination dernière, est trop lointaine pour entrer en ligne de compte.

Il est clair que le commandant du navire capteur devait se guider d'après la présomption que justifiaient aux termes de la loi les circonstances en présence desquelles il se trouvait alors et qu'il ne pouvait être question, étant donné le lieu de la capture, de conduire au port le voilier capturé. La destruction de la prise était donc parfaitement justifiée. Mais comme, d'autre part, il a été prouvé par la suite que la cargaison et conséquemment le navire n'avaient pas encouru la confiscation, la demande en dommages intérêts formée par les propriétaires devait être admise conformément à l'article 115, paragraphe 2 de l'Ordonnance des prises.

En conséquence, les réclamations de l'assureur et de l'armateur en ce qui concernait la perte du fret et la valeur du navire et de ses dépendances, qui n'étaient pas assurés, devaient être reconnues pour fondées. De même les propriétaires du navire ont droit à une indemnité pour les approvisionnements et l'équipement du navire, car ce sont des dépendances du navire.

Il n'en est pas de même pour la réclamation du capitaine pour perte de son emploi par suite de la destruction du navire. Il n'y a pas dans l'Ordonnance des prises de disposition accordant une indemnité pour les dommages causés indirectement à des tiers par la capture ou la destruction d'une prise. De même, l'équipage, qui au surplus était dans le cas présent couvert par une assurance, ne peut réclamer d'indemnité pour ses effets coulés avec le navire. La situation, telle du moins qu'elle se présentait au commandant du navire capteur, justifiait la capture et la destruction du navire. L'article 115 de l'Ordonnance des prises dit expressément dans son paragraphe 2, conformément à l'article 53 de la Déclaration de Londres sur la guerre maritime, qu'en pareil cas certains intéressés peuvent réclamer une indemnité, mais seulement quand il s'agit du navire ou de « marchandises » neutres détruites et il est évident que l'on ne peut ranger sous cette rubique, dont le sens est clairement spécifié par le texte français, les objets non destinés au commerce mais affectés exclusivement à l'usage de l'équipage. L'article 115 de l'Ordonnance des prises contient une disposition spéciale dont on ne peut étendre la signification sans raison plausible.

Enfin, les dispositions du premier arrêt doivent subsister en ce qui concerne les réclamations des personnes intéressées à la cargaison. C'est seulement en appel que l'avocat qui les représente a produit les pouvoirs qu'elles lui avaient donnés. D'après le paragraphe 27, section 1, du Code des Cours de prises, la réclamation doit être signée par un avocat pourvu d'un pouvoir du demandeur. La prescription particulière du Code de procédure civile d'après laquelle le tribunal peut admettre provisoirement l'intervention d'un représentant non muni d'un pouvoir, sous condition de ne prononcer le jugement qu'après l'expiration d'un délai fixé pour la production ultérieure du pouvoir, n'est pas valable devant les Cours des prises. Les prescriptions très claires et obligatoires du Code des Cours de prises font un devoir au seul demandeur d'avoir soin de produire son pouvoir en temps voulu. En l'absence de ce pouvoir, la Cour des prises a rejeté à bon droit la réclamation. La production ultérieure du pouvoir en appel ne peut infirmer sa décision.

Du 15 mai 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

36

Cour suprême des prises de Berlin, 15 mai 1916

CONTREBANDE DE GUERRE, CONTREBANDE RELATIVE, VIVRES, DÉFINITION, FRUITS, ORANGES, DESTINATION ENNEMIE, PRÉSOMPTION LÉGALE, APPLICATION ; DESTRUCTION DE PRISE, PRISE NEUTRE, CONDITIONS, VALIDITÉ.

Les vivres constituent des articles de contrebande conditionnelle ;

Et, par « vivres », il faut entendre non seulement les denrées de première nécessité, mais tous les produits (solides ou liquides) utiles à la subsistance de l'homme, même des friandises ou des condiments simplement propres à exciter le goût ou à stimuler l'appétit ;

Spécialement, des fruits, et en particulier des oranges, se rangent sous la rubrique « vivres » ;

Il n'est pas exact de dire qu'un produit ne rentre pas dans la notion de « vivres », lorsqu'il n'est utilisable comme aliment, au sens étroit du terme, qu'après avoir été travaillé et combiné avec d'autres ingrédients ;

A ce point de vue, il en est des fruits comme des grains, qui doivent être moulus et cuits.

Pour juger du point de savoir s'il y a contrebande de guerre confiscable, on ne peut pas s'attacher exclusivement au moment où la saisie a été effectuée ;

Lorsqu'il est démontré que le navire neutre transporte de la contrebande de guerre à destination d'une place fortifiée du territoire ennemi qui est en même temps une base d'approvisionnement des forces ennemies, on doit admettre, en vertu d'une présomption légale, et sauf preuve contraire, ou bien que la contrebande est déjà, au moment de la saisie, destinée d'une façon ferme à l'usage des armées ou administrations ennemies, ou bien que cette destination lui aurait été donnée si le navire et sa cargaison n'avaient pas été saisis et détruits :

On peut admettre que la présomption ne s'applique pas quand la marchandise de contrebande se trouvait vendue par avance en un endroit offrant par lui-même une sérieuse garantie qu'elle ne serait pas affectée à l'usage visé par cette présomption ;

Mais il faut appliquer la présomption légale quand, en transférant les connaissements, les chargeurs se sont en réalité dépouillés complètement du pouvoir de décider de l'affectation de la marchandise et se sont entièrement livrés aux mains de négociants ennemis ou établis en territoire ennemi, soumis à tous égards au pouvoir du gouvernement ennemi et à l'influence du milieu ennemi ;

Des espèces d'oranges, qui, en temps normal, ne servent pas à la fabrication de la marmelade, qui tient une place importante dans le ravitaillement des troupes ennemies, peuvent être confisquées comme destinées aux forces ennemies, s'il n'est pas absolument

impossible de les faire servir à cette fabrication et si on les a dans la pratique déjà utilisées à cette fin ;

De ce que certains fruits, comme les oranges, ne font pas partie des rations délivrées aux troupes, il ne faut pas conclure que celles-ci ne les consomment pas ou ne doivent pas s'en procurer, et que l'administration n'ait pas à se préoccuper d'en faire l'acquisition pour les mess d'officiers ou les cantines des soldats.

Un navire neutre peut être légitimement détruit lorsque l'ensemble de la cargaison était sujet à confiscation et qu'il y avait impossibilité pour le capitaine de le conduire dans un port de prise.

(Vapeur néerlandais *Medea*)

Le 25 mars 1915, le vapeur *Medea*, propriété de la « Kgl. Nederlandes Stoomboot Maatschappij » à Amsterdam, se rendant d'un port espagnol à Londres, a été capturé au Sud de Beachy-Head par un sous-marin allemand. Les papiers de bord étaient en règle. La cargaison consistait, d'après le manifeste et les connaissements, en caisses d'oranges et de mandarines, soit 15. 749 caisses groupées en 78 lots distincts. Après que l'équipage eut quitté le navire, celui-ci fut détruit avec sa cargaison

A la suite de la publication faite par la Cour des prises de Hambourg des demandes de dommages-intérêts ont été introduites, dans les formes et délais prévus par la loi, par : 1° la Société de navigation en ce qui concerne le navire ; 2° par la Compagnie d'assurances « El Diaz », de Madrid, se disant subrogée aux droits des chargeurs indemnisés par elle, pour les dix chargements mentionnés sous le n° II de la décision attaquée ; 3° enfin, par 98 personnes intéressées dans la cargaison pour ce qui regarde leurs marchandises respectives.

Les chargeurs sont, pour partie, des Sociétés qui, à en juger d'après leur désignation, ont leur siège en Espagne : pour le surplus, et en majeure partie, des individus résidant en Espagne.

Les états produits par les réclamants fournissent le calcul des dommages éprouvés, calcul qui est à la base des requêtes produites.

La décision rendue par le premier juge n'a statué que sur le principe des demandes.

La Société de navigation fait état, pour établir sa propriété sur le navire et la nationalité de ce dernier, des papiers de bord qui ont été enlevés au capitaine et qui sont soumis à la Cour. Les autres réclamants ont produit, pour démontrer leur propriété et la destination innocente de la cargaison, un certain nombre de connaissements. Ils ont déclaré en personne, sous serment et devant notaire, que les oranges expédiées étaient destinées à être mises en vente publique pour leur compte, par l'intermédiaire de leurs courtiers à ce préposés à Londres et que c'est à cette fin qu'ils ont adressé aux susdits courtiers les connaissements qui s'y rapportent ; que, conséquemment, au moment où le vapeur a été coulé, les caisses d'oranges n'étaient encore vendues à personne et étaient restées la propriété de sujets espagnols, tous les déclarants étant de nationalité espagnole, et enfin que tous les chargeurs avaient effectué le chargement chacun pour son compte et sans entente avec les autres.

Il a été produit en outre divers *affidavits* des courtiers de Londres auxquels les articles auraient été consignés, *affidavits* dans lesquels chaque chargement se trouve mentionné séparément avec le nom des expéditeurs et le nombre des caisses et où il est déclaré ce qui suit : les marchandises

auraient été expédiées aux courtiers susdits « *on consignment for sale in the market on shippers account* » ; à leur arrivée elles auraient dû être vendues dans le cours habituel des transactions, les courtiers étant comptables comme les chargeurs du produit de la vente sous déduction du courtage et de la commission d'usage ; les relations d'affaires décrites ci-dessus existeraient depuis plusieurs années déjà ; les marchandises, à leur arrivée. auraient été vendues sur le marché public « *for ordinary consumption* » et il ne serait pas à la connaissance des déclarants que le Gouvernement anglais aurait acheté des chargements similaires sur le marché public « *for the naval military of Government forces* ».

Enfin on a produit une déclaration officielle du War Office anglais ainsi conçue : « *I am commanded by the Army Council to inform you oranges do not form part of the rations of the British Soldier* ».

La Cour des prises de Hambourg a rendu la décision suivante :

1) La propriété détruite n'était pas confiscable, mais il existait des motifs suffisants justifiant sa saisie ;

2) La réclamation produite par la Compagnie d'assurances « El Diaz » est rejetée ;

3) Les demandes introduites par les autres déclarants sont déclarées fondées dans leur principe.

La Cour a admis que la cargaison consistait en vivres à destination d'un pays ennemi, mais que les circonstances de l'espèce conduisaient à écarter la présomption de l'article 33 de l'Ordonnance des prises. Elle part du point de vue qu'il faut s'attacher exclusivement à la destination hostile des marchandises au moment de la saisie, en comprenant par là les marchandises elles-mêmes et non pas une des choses fabriquées avec elles ; elle relève la circonstance qu'il s'agit d'articles adressés en consignation sur le marché public de Londres ; elle considère comme écartée par la déclaration des courtiers l'éventualité, d'ailleurs lointaine, que ces intermédiaires auraient joué le rôle d'agents d'achat pour compte du Gouvernement anglais ; le commandant du navire de guerre n'aurait pas toutefois été en mesure d'apprécier les relations commerciales : placé en présence du fait qu'il s'agissait d'articles de contrebande conditionnelle, consignés à destination de la base principale d'approvisionnement des armées ennemies. il aurait, de son point de vue, été justifié en détruisant sa prise, attendu que la proximité des forces hostiles était de nature à faire craindre une reprise du navire ; les réclamants auraient néanmoins le droit, aux termes de l'article 115, alinéa 2, de l'Ordonnance des prises, de réclamer des dommages-intérêts.

La demande de la Compagnie « El Diaz » est rejetée, sa qualité pour agir à l'instance n'ayant pas été démontrée. Les autres chargeurs, au contraire, sont considérés comme qualifiés au procès, l'endossement des connaissements à de simples agents ne transférant pas la propriété aux porteurs.

Il résulterait de ces considérants qu'il y aurait lieu d'accueillir également la demande d'indemnité produite par la Société propriétaire du navire.

Appel a été interjeté contre cette décision par le Commissaire impérial d'une part, par la Compagnie El Diaz d'autre part.

L'appel du Commissaire impérial apparaît comme fondé.

Motifs :

La cargaison était exclusivement composée d'oranges et pour une minime partie seulement de mandarines. Que des fruits de cette espèce rentrent sous le n° 1 de la liste des articles de contrebande conditionnelle, c'est ce qui ressort déjà du fait que la liste parle d'une façon absolument générale des « vivres ». Elle n'établit aucune distinction entre les denrées de première

On doit considérer comme navires de commerce, au sens des règlements de prises, tous les bâtiments appartenant à des particuliers ;

Cette règle ne saurait toutefois être admise sans réserve : elle n'est applicable qu'aux bâtiments qui, par leur structure et leur taille, ont une certaine importance ;

Dès lors, on ne peut qualifier navires de commerce des embarcations, comme des bacs en bois, des chalands ou des remorqueurs, servant uniquement à assurer les communications entre la terre ferme et les bâtiments ancrés dans le port ;

Une semblable manière de voir est admise par l'Ordonnance des prises allemande de 1909-1914.

(Remorqueurs *Assistent* et *Undine* et autres embarcations)

La Cour suprême des prises siégeant à Berlin a, le 27 juin 1916, rendu l'arrêt suivant touchant le cas de sept bacs en bois, cinq chalands et deux remorqueurs appelés *Assistent* et *Undine*, saisis à Libau, sur les réclamations formulées par le Commissaire impérial contre les décisions de la Cour des prises de Hambourg du 11 mai 1916 :

Les embarcations ci-dessus mentionnées ont été saisies, après la prise de Libau, dans le port de cette ville par le capitaine de port allemand. Elles sont toutes propriété de ressortissants russes. Il n'y a pas de papiers de bord. D'après les déclarations des intéressés, les bacs en bois ont une dimension de 27 mètres sur 7, les chalands un jaugeage de 12 à 18 tonnes et les deux remorqueurs un déplacement de 10 et 5 tonnes. Il est probable que les bacs et les chalands servaient à embarquer ou à débarquer les marchandises des navires de haute mer ancrés dans le port. Les deux remorqueurs étaient destinés à mettre les bacs et chalands en mouvement. Considérant la structure et la petite dimension de ces embarcations, la Cour des prises a admis qu'il ne s'agissait pas là de navires de commerce et que, par conséquent, les tribunaux de prises n'étaient pas compétents pour connaître de cette affaire. Partant de là, les propositions du Commissaire impérial, tendant à la saisie, ont été rejetées par la Cour des prises, en vertu de quatre décisions, relatives aux différents groupes d'embarcations. Les réclamations formulées contre ces décisions, par le Commissaire impérial, ne sont pas fondées.

Motifs :

Il est exact que le terme de *Kauffahrteischiff* (navire de commerce) (1), employé dans l'Ordonnance des prises, dans le Code des Cours de prises et dans la Déclaration de Londres sur la guerre maritime, n'a pas un sens identique à celui que lui donnent le Code de commerce allemand et d'autres lois allemandes. Dans les discussions de la Conférence de Londres il a été établi que ce terme ne devait servir qu'à désigner les bâtiments par opposition avec les navires de l'Etat (Schramm, *Discussions et décisions de la Conférence de Londres sur la guerre maritime*, p. 141). C'est à cela que répond la disposition explicative du paragraphe 2 du Code des Cours de prises. En conséquence, doivent être considérés comme navires de commerce, au sens des règlements de prises, tous les bâtiments appartenant à des particuliers.

(1) En français dans le texte.

Ceci ne saurait, toutefois, être admis sans réserves. De l'expression *navire de commerce* on peut, dans tous les cas, déduire qu'elle implique l'idée de bâtiments qui, par leur structure et leur taille, ont une certaine importance. Des embarcations comme celles dont il s'agit ici, qui servent uniquement à assurer les communications entre la terre ferme et les bâtiments ancrés dans le port, que, vu leur construction et leurs dimensions, aucun marin ne désignera du nom de navires, ne sauraient être qualifiées navires de commerce. L'Ordonnance des prises admet cette manière de voir : la meilleure preuve, c'est que pour les navires à traiter comme prises elle suppose toujours le droit de porter un pavillon national et l'identication par les papiers de bord. Rien de pareil touchant les embarcations qui font l'objet des réclamations. De plus, pour des embarcations de ce genre, l'appareil compliqué de la procédure de prises ne serait guère pratique et il est un peu probable que le Code des Cours de prises ait entendu les y soumettre. Cela est d'autant moins nécessaire que les principes en vigueur pour la guerre sur terre (art. 53, al. 2 de l'Annexe à la IVe Convention de la seconde Conférence de La Haye) donnent les moyens suffisants de mettre la main sur des embarcations de cette sorte.

Les réclamations formulées par le Commissaire impérial contre la décision de la Cour des prises de Hambourg sont rejetées.

Du 27 juin 1916 — Cour suprême des prises de Berlin.

38

Cour suprême des prises de Berlin, 29 juin 1916

NAVIRE NEUTRE, SÉJOUR DANS LA ZONE IMMÉDIATE DE GUERRE, AIDE CONTRAIRE A LA NEUTRALITÉ, JOURNAL DE BORD, ABSENCE, TENUE IRRÉGULIÈRE, SAISIE, VALIDITÉ.

Un bâtiment neutre (dans l'espèce un vapeur de pêche) qui se tient dans la zone immédiate de guerre est valablement saisi comme suspect d'aide contraire à la neutralité, lorsqu'il n'a pas de journal de bord ou lorsque son journal de bord ne contient aucune mention touchant ses derniers voyages.

(Vapeur de pêche néerlandais *Dahlia*)

Dans l'affaire du vapeur de pêche néerlandais *Dahlia*, port d'attache Ymuiden, la Cour suprême des prises de Berlin a, dans sa séance du 29 juin 1916, rendu l'arrêt suivant, sur appel interjeté par les armateurs contre l'arrêt de la Cour des prises de Hambourg en date du 22 janvier 1916 :

Le vapeur de pêche néerlandais *Dahlia* a été arrêté le 11 avril 1915 par un navire de guerre allemand. Suspect d'aide contraire à la neutralité parce qu'il ne tenait pas de livre de bord, il a été conduit à Cuxhaven. Là, sur la proposition de l'officier enquêteur, il a été déclaré de bonne prise par le commandant de la forteresse. Le navire ayant été relaché, les

armateurs introduisirent une réclamation et demandèrent des dommages intérêts pour perte de bénéfices de pêche. La Cour des prises de Hambourg, par sentence du 22 janvier 1916,a rejeté la réclamation. Elle a estimé que l'on est en droit d'exiger des navires, qui naviguent dans la zone immédiate de guerre, qu'ils tiennent leurs papiers de bord en ordre. Ceci s'applique spécialement au journal de bord, qui permet de constater où se trouvait le navire en dernier lieu.

Les réclamants ont interjeté appel contre cette sentence dans les délais et la forme prescrits. Ils font valoir que le fait de n'avoir pas tenu régulièrement le journal de bord est attribuable, uniquement, à la négligence et ne permet pas de justifier le soupçon d'aide contraire à la neutralité.

L'appel ne pouvait pas aboutir.

Motifs :

La Cour suprême des prises s'associe aux explications du juge de première instance, touchant l'importance des papiers de bord pour les bâtiments neutres qui se tiennent dans la zone de guerre. Le journal de bord a une importance toute particulière parce qu'il indique, en détail, où s'est arrêté le navire dans les voyages précédents et dans le dernier. On peut très bien imaginer qu'un vapeur de pêche, qui se livre à ses occupations dans le voisinage des côtes et des forces navales allemandes, profite de son voyage pour se mettre en rapport avec l'ennemi et lui communiquer ses observations. La consultation du journal de bord est la seule façon de contrôler les mouvements d'un navire. Si ce journal manque ou si, comme dans l'espèce, il ne contient aucune mention touchant ses derniers voyages, on est en droit de soupçonner que, sous ce rapport, le navire a quelque chose à dissimuler. La saisie qui permettra de faire une enquête approfondie est, dans ce cas, complètement justifiée.

En conséquence la sentence devait être rendue comme elle l'a été. La décision, quant aux frais, ressort du paragraphe 37 du Code des Cours de prises.

Du 29 juin 1916, — Cour suprême des prises de Berlin.

39

Cour suprême des prises de Berlin, 29 juin 1916

NAVIRE NEUTRE, AIDE CONTRAIRE A LA NEUTRALITÉ, PRODUCTION DE NUAGES DE FUMÉE, CAPTURE, NON-VALIDITÉ ; DOMMAGES-INTÉRÊTS, ALLOCATION, NON MOTIF SUFFISANT DE CAPTURE ; NAVIRE IMMOBILISÉ, PERTE DIRECTE, RÉPARATION.

Le fait par un navire neutre (dans l'espèce un vapeur de pêche) d'avoir montré de forts nuages de fumée à l'approche de navires de guerre allemands ne suffit pas en soi pour justifier le soupçon d'aide contraire à la neutralité et par suite pour donner lieu à capture, car la production de la fumée peut avoir différentes causes parfaitement innocentes.

Il y a lieu d'accorder des dommages-intérêts à un navire saisi lorsqu'il n'y avait pas de motif suffisant pour procéder à sa capture.

Un navire immobilisé subit indubitablement une perte directe, dont il est dû réparation.

(Vapeur de pêche néerlandais *Liesbeth Betty*)

Dans l'affaire du vapeur de pêche néerlandais *Liesbeth Betty* port d'attache Ymuiden, la Cour suprême des prises de Berlin a, dans sa séance du 29 juin 1916, rendu l'arrêt suivant, sur appel interjeté par les armateurs du navire contre l'arrêt de la Cour des prises de Hambourg en date du 22 janvier 1916 :

Le vapeur de pêche néerlandais *Liesbeth Betty* a été capturé le 11 avril 1915 dans la mer du Nord, et emmené à Cuxhaven par un navire de guerre allemand, sur soupçon d'aide contraire à la neutralité. Le navire s'était rendu suspect en montrant de forts nuages de fumée à l'approche des forces navales allemandes. Les soupçons n'ayant pas été confirmés ultérieurement, le navire fût relaché le 23 avril 1915. Les armateurs introduisirent une réclamation et prétendirent à des dommages-intérêts de 6590,80 florins pour impossibilité de pêcher pendant 15 jours. La juridiction de première instance, par sentence du 22 janvier 1916, a rejeté la réclamation. Elle a admis qu'un commandant prudent et avisé était parfaitement en droit de suspecter le *Liesbeth Betty* de s'être rendu coupable d'aide à l'ennemi, contraire à la neutralité, parce que, quelques jours auparavant, d'autres bâtiments de pêche, d'après le rapport de navires éclaireurs allemands, s'étaient servis de nuages de fumée analogues, vraisemblablement en guise de signal. Les armateurs interjetèrent appel contre cette sentence le 2 mars 1916 et soutinrent leur réclamation le 29 mars.

L'appel ne pouvait manquer d'aboutir.

Motifs :

La Cour suprême des prises est d'avis que le fait par le *Liesbeth Betty* d'avoir montré une forte fumée à l'approche des navires de guerre allemands ne suffit pas, en soi, pour justifier le soupçon d'aide contraire à la neutralité. La production d'une pareille fumée peut avoir différentes causes parfaitement innocentes. Elle peut provenir, en particulier, de l'emploi d'un charbon de mauvaise qualité. Un rapport, joint aux actes, du commandement de la forteresse de Cuxhaven en établit la possibilité. Un incident de ce genre, souvent observé, ne pouvait donc, à lui tout seul, constituer pour le commandant un motif suffisant de procéder à la capture du navire. Il était à même de vérifier sur place, par des investigations appropriées à bord du navire, la cause d'un fait qui lui avait paru surprenant. Des investigations de ce genre, faites au port de prise, ont suffi pour expliquer l'incident à l'avantage du navire capturé sans qu'il ait été nécessaire de recourir à des preuves particulières pour apprécier la situation.

Comme il n'y avait pas de motif suffisant pour procéder à la capture, il a fallu, conformément à l'article 8 de l'Ordonnance des prises, accorder des dommages-intérêts. Etant donné l'incertitude du gain que peuvent faire les vapeurs de pêche, la Cour suprême des prises a renoncé, cette fois encore, à soumettre à un examen détaillé, quant au fond et au montant, le compte des dommages-intérêts établi par les réclamants. Elle s'en est tenue aux principes établis dans l'affaire du *Sydney Albert* (1) ; et,

(1) V. ci-dessus, p. 43.

devant ce fait qu'un navire immobilisé subit indubitablement une perte directe, elle a évalué celle-ci en toute indépendance, mais en tenant compte de toutes les circonstances de ce cas particulier.

La décision quant au frais est basée sur le paragraphe 37 du Code des Cours de prises. Les Pays-Bas ayant garanti la réciprocité, l'Empire devait prendre à sa charge les dépenses nécessaires des armateurs.

Du 29 juin 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

40

Cour suprême des prises de Berlin, 29 juin 1916

Contrebande de guerre, contrebande relative, destination ennemie, place servant au ravitaillement de l'ennemi, expédition contre le gré des parties, destinataire neutre.

Des marchandises de contrebande relative doivent être considérées comme ayant une destination ennemie les rendant confiscables, aux termes de l'article 33, alinéa 1 d de l'Ordonnance des prises allemande de 1909-1914, lorsqu'elles sont expédiées à destination d'une place (dans l'espèce Londres) servant de base de ravitaillement aux armées ennemies ;

Et, à cet égard, il importe peu qu'elles aient été expédiées à cette place contre le gré des parties intéressées dans la cargaison du navire :

Il importe peu également que le destinataire soit une personne neutre, car une personne neutre peut volontairement ou par contrainte se mettre au service de l'ennemi ;

On doit admettre a priori *et sans autre démonstration que des pièces de rechange de télégraphe sont affectées au service de l'ennemi quand elles sont destinées à la succursale d'une société télégraphique neutre qui a en territoire ennemi une station de câbles que l'ennemi utilise en fait pour des buts de guerre, alors même que la station n'aurait pas été l'objet d'une prise de possession formelle par le Gouvernement ennemi ou d'une occupation par des employés ennemis.*

(Vapeur danois *Kiew*)

Dans l'affaire de prise concernant le vapeur danois *Kiew*, port d'attache Copenhague, la Cour suprême des prises de Berlin a rendu, en séance du 29 juin 1916, l'arrêt suivant, sur appel interjeté contre la décision de la Cour des prises de Hambourg du 22 janvier 1916 :

Le vapeur danois *Kiew* a été capturé le 22 juin 1915 par un navire de guerre allemand, alors qu'il se rendait, chargé d'une cargaison de marchandises diverses, de Copenhague à Londres. Il a été conduit à Cuxhaven. Le 9 juillet 1915, après qu'une partie de la cargaison eut été volontai-

rement déchargée, il a été relaché. Une partie des marchandises déchargées a été libérée dans la suite ; le surplus a fait l'objet de réclamations. Par jugement de la Cour des prises de Hambourg du 22 janvier 1916, ont été confisqués entre autres : le produit de la vente de 100 caisses de pommes qui, dans l'intervalle, avaient été mises aux enchères eu égard au risque de détérioration, ainsi qu'une caisse contenant des pièces de rechange pour appareils télégraphiques. En ce qui concerne ces articles, l'appel formé contre le jugement de première instance a été interjeté dans les délais et les formes de rigueur ; il a pour objet la restitution des marchandises et l'allocation de dommages-intérêts.

L'appel doit être rejeté.

Motifs :

En ce qui concerne d'abord les 100 caisses de pommes saisies, le réclamant fait valoir que les pommes, expédiées originairement par un chargeur neutre en Amérique à un destinataire également neutre en Norvège, avaient été ou devaient être revendues par celui-ci en Allemagne et que la réexpédition de Copenhague à Londres s'est faite contre le gré des parties intéressées dans la cargaison, parce que le destinataire à Christiania n'avait pas été en mesure de donner l'assurance, exigée par le Gouvernement britannique, que les pommes étaient destinées à la consommation en Norvège. Cette circonstance ne change rien au fait que les pommes ont été saisies à bord d'un navire qui se rendait à Londres, ni au fait que le lieu de destination des pommes elles-mêmes, fixé ou par le capitaine ou par la société d'armement, était Londres : ainsi se trouvait justifiée, conformément à l'article 33, alinéa 1 *d* de l'Ordonnance des prises, la présomption ennemie, Londres étant la principale base de ravitaillement des armées britanniques de terre et de mer. C'est cette présomption que la Société réclamante aurait dû renverser. Elle n'a pu le faire. En effet, pour y arriver, il ne suffit pas d'invoquer la circonstance que les pommes étaient réexpédiées à Londres contre le gré des parties intéressées dans la cargaison. D'autre part, les circonstances ne contredisent en aucune façon la supposition qu'à leur arrivée à Londres les pommes seraient tombées aux mains de l'ennemi. On doit, au contraire, considérer comme fort probable que le gouvernement anglais, en présence du non-accomplissement de la condition qu'il avait mise à l'importation de la marchandise en Norvège, aurait saisi les pommes et les aurait affectées aux besoin de ses armées.

Les caisses contenant les pièces de rechange pour appareils télégraphiques ont été expédiées, de Copenhague à Calais par Londres, par la Société télégraphique Gross-Nordisch. La succursale de cette Société à Calais devait employer ces pièces pour les besoins de la station qui y exploite un câble vers le Danemark. Ici donc également la présomption de destination hostile se justifie en raison du lieu de destination du navire et de la marchandise. La circonstance que le destinataire était, dans l'espèce, une société neutre n'est pas suffisante par elle-même pour renverser cette présomption. Une société neutre peut également se mettre au service de l'ennemi. Si elle ne le fait pas volontairement, elle peut s'y trouver contrainte. Aux yeux de la Cour suprême des prises il ne peut y avoir aucun doute que la succursale de Calais de la Société télégraphique Gross Nordisch, qui, par le Danemark, assure les communications avec l'Amérique et surtout avec la Russie, l'alliée de la France et de l'Angleterre, soit utilisée pour leurs buts de guerre par les administrations militaires françaises et anglaises. Il n'est nullement nécessaire pour cela qu'il y ait eu une prise de possession formelle de la station par les gouvernements ennemis ou qu'elle ait été effectivement occupée par des employés français ou

anglais, de telle sorte que les déclarations produites par la Société réclamante, déclarations personnelles ou déclarations de la direction danoise des télégraphes dont l'exactitude n'est pas mise en doute, ne peuvent suffire dans l'espèce pour écarter la présomption de destination hostile de la marchandise. Il faut admettre *a priori* et sans autre démonstration que des pièces de rechange de télégraphe sont affectées au service de l'ennemi quand elles sont destinées à une station de câbles que l'ennemi utilise en fait pour des buts de guerre.

Ces motifs justifient la décision rendue quant au fond de l'affaire. La décision concernant les frais trouve sa justification dans le paragraphe 37 du Code des Cours de prises.

Du 29 juin 1916 — Cour suprême des prises de Berlin.

41

Cour suprême des prises de Berlin, 29 juin 1916

CONTREBANDE DE GUERRE, DÉCLARATION DE CONTREBANDE, MODIFICATIONS, IGNORANCE ; OBJETS, FER HÉMATITE, FONTE DE SUÈDE, BOIS, MANCHES A BALAIS, HAMPES DE DRAPEAUX, AVIRONS, COMBUSTIBLES, ALLUMETTES ; DOMMAGES-INTÉRÊTS, NAVIRE, CARGAISON, SAISIE NON VALABLE, MOTIFS SUFFISANTS, NON-LIEU A INDEMNITÉ.

L'article 44 de l'Ordonnance des prises allemande du 30 septembre 1909-3 août 1914, qui autorise la saisie de la contrebande de guerre par la capture du navire qui la transporte, lorsque ce navire est rencontré en mer naviguant dans l'ignorance de la déclaration de contrebande, s'applique à toutes les modifications subséquentes de cette Ordonnance, quelle que soit la forme que ces modifications ont revêtue.

La fonte de Suède doit être considérée comme du fer hématite, déclaré contrebande de guerre relative par l'article 23, n° 14 de l'Ordonnance des prises allemande du 18 avril 1915.

On ne doit pas considérer comme compris sous la dénomination de « bois de toute nature, travaillés ou bruts (et notamment les bois façonnés, sciés rabotés, rainés) », déclarés contrebande de guerre relative par l'article 23, n° 20 de l'Ordonnance du 18 avril 1915, les bois dont le travail a fait des produits finis, spécialement des manches à balais, des hampes de drapeaux et des avirons.

Les combustibles constitutifs de contrebande de guerre sont les matières employées dans le ménage et dans l'industrie pour la production de la chaleur de telle façon qu'elles se trouvent consommées, brûlées par leur usage même ;

Dès lors, on ne peut déclarer les allumettes contrebande de guerre.

Il n'y a pas lieu d'accorder des dommages-intérêts pour la saisie d'un navire et de son chargement, faite à tort, s'il existait des motifs suffisants pour faire cette saisie.

(Vapeur suédois *Bjorn*)

La Cour suprême des prises siégant à Berlin a, dans sa séance du 29 juin 1916, rendu l'arrêt suivant dans l'affaire du vapeur suédois *Bjorn*, port d'attache Gothenburg, sur appels interjetés par la Société d'assurances « Ocean », de Göteborg, par la firme Haglund et Söners de Falköping, par la firme K. G. Backlund de Göteborg, par la Société par actions Förenade Svenska Tändsticker Fabrik et par la Société par actions Jonköping et Vulkan Tändsticker Fabrik, contre la décision rendue, le 13 août 1915, par la Cour des prises de Hambourg :

Le 10 mai 1915 le vapeur suédois *Bjorn*, port d'attache Gothenburg, chargé d'une cargaison de marchandises diverses, a été capturé par un sous-marin au cours d'un voyage de Gothenburg à Londres par Newcastle. La raison de capture était que les papiers de bord, dont un examen ultérieur a démontré la régularité, tendaient à prouver que la cargaison consistait pour une bonne partie en marchandises de contrebande absolue et relative. Le navire a été amené à Hambourg. L'examen de la cargaison, qui a été déchargée du navire, a confirmé (sous réserve de quelques différences insignifiantes) les indications consignées dans le manifeste de chargement.

D'après le manifeste, le poids total de la cargaison comportait, en chiffres ronds, 1376 tonnes, dont 743 tonnes de fonte. Le reste de la cargaison comprenait des bois (manches à balais), des allumettes, du matériel téléphonique, des vivres (œufs, lard et têtes de porc), ainsi qu'un lot de rasoirs destinés au « Royal Army Clothing Department » (Département d'habillement de l'armée britannique).

Les vivres ont été vendus et la somme provenant de cette vente a été consignée.

Le navire avait quitté Gothenburg le 8 mai 1915. A la suite d'une notification faite par la Cour des prises de Hambourg, la Compagnie de navigation propriétaire du *Bjorn*, la Société par actions Angfartig de Gothenburg, ainsi qu'un certain nombre de personnes intéressées dans la cargaison, ont formulé, dans les formes et délais de rigueur, des réclamations qui tendent à faire relaxer les objets capturés et à se faire indemniser du dommage éprouvé.

La Compagnie de navigation propriétaire du navire et les deux expéditeurs de la fonte ayant contesté qu'il s'agisse ici de marchandises de contrebande relative (fers hématites) et ayant invoqué à l'appui de leur thèse le rapport d'expert joint au dossier, une expertise a été faite par les soins du laboratoire des fonderies d'Etat de Hambourg. En outre, il a été produit un rapport d'expertise relatif aux avirons expédiés par l'un des réclamants.

La Cour des prises de Hambourg a déclaré articles de contrebande relative les marchandises suivantes :

Les fontes, comme étant des fers hématites (article 23, n° 14 de l'Ordonnance des prises) ;

Les allumettes, comme constituant du combustible (article 23, n° 10 de l'Ordonnance) ;

Les manches à balais et les avirons en tant que bois (article 23 n° 20, ibid) ;

Les vivres — œufs, lard, têtes de porc — (article 23, n° 1, ibid.) ;

Le matériel pour téléphone et télégraphe (article 23, n° 9, ibid.).

Elle a déclaré articles de contrebande absolue les rasoirs (article 21, n° 7 de l'Ordonnance des prises).

En ce qui concerne la première catégorie d'articles, la Cour n'a considéré la présomption légale comme écartée que relativement aux marchandises qui étaient destinées à être réexpédiées à Buenos-Aires, en Australie et à Aukland. Abstraction faite de celles-ci, elle a prononcé la confiscation des marchandises et du navire, ordonnant d'autre part la restitution des articles qui ne formaient pas de la contrebande. Elle a décidé, enfin, qu'il existait des raisons suffisantes justifiant la saisie et elle a rejeté, en conséquence, toutes les demandes de dommages-intérêts.

Les appels qui ont été interjetés contre cette décision sont particllement fondés.

Motifs :

C'est avec raison que le premier juge a fait application de l'Ordonnance des prises dans sa rédaction du 18 avril 1915. La capture ayant eu lieu le 10 mai 1915, il a rejeté à bon droit dans l'espèce actuelle, bien que pour des motifs inexacts, l'objection consistant à dire que le navire n'avait pas eu connaissance de la déclaration concernant la contrebande de guerre du 18 avril 1915. Ainsi que la Cour suprême l'a décidé déjà à diverses reprises (comp. l'affaire du schooner *Elsa* (1),) l'article 44 de l'Ordonnance des prises s'applique à toutes les modifications subséquentes de cette Ordonnance, quelle que soit la forme que ces modifications ont revêtue. Dans l'espèce, il s'agit d'un navire qui, trois semaines environ après la publication de la déclaration de contrebande, a quitté un port neutre très voisin des côtes allemandes. Si effectivement le capitaine n'avait pas encore connaissance à ce moment de cette déclaration, ce fait ne peut s'expliquer que par la circonstance qu'il ne s'est aucunement soucié de la question de contrebande. La même remarque s'applique à la Société d'armement propriétaire du navire. Tout au moins faudrait-il indiquer les raisons qui peuvent justifier chez l'un et chez l'autre une ignorance aussi surprenante à l'égard de choses qui les touchaient de si près (comp. l'article 43, alinéa 2 de la Déclaration de Londres).

Il n'est pas douteux qu'il faut, avec le premier juge, résoudre affirmativement la question de savoir si la fonte qui se trouvait à bord et qui par son poids formait la partie la plus importante de la cargaison doit être considérée comme du fer hématite et, par conséquent, comme de la contrebande de guerre. Deux rapports d'expertise dignes de foi se prononcent sur ce point. Le premier émane d'une commission d'experts suédois et atteste que la dénomination commerciale saumon de fer hématite s'applique à des fontes de coke d'une teneur en phosphore inférieure à 0.1°/₀ et que leur composition rend propres à la production de l'acier Martin ; cette dénomination viendrait d'Angleterre où des fontes de cette catégorie sont produites au moyen de minerais hématites que l'on ne trouve pas en Suède ; les fontes suédoises seraient produites au moyen de minerais noirs et de minerais rouges traités au charbon de bois et seraient généralement d'une teneur en phosphore de 0.03°/₀. Les fontes suédoises ne provenant pas de minerais de fer hématite, ce serait donc à tort qu'on les rangerait parmi les saumons de fer hématite. D'après le rapport d'expertise du laboratoire des fonderies d'Etat de Hambourg, la dénomination en question aurait été appliquée originairement à des fontes grises produites au moyen de minerais hématites anglais (minerais de fer rouge ou minerais d'oxyde de fer) qui sont

(1) V. ci-dessus, p. 56.

exempts de phosphore et de soufre à ce point qu'ils sont susceptibles d'être employés directement à la production de l'acier suivant le procédé Bessemer. Au surplus, la question de terminologie ne pourrait se décider d'après la nature du minerai qui entre dans la composition de la fonte ; en Angleterre, notamment, on désignerait sous le nom de saumon de fer hématite toutes les fontes qui présentent une teneur en phosphore inférieure à 0.1°/₀. Cette dénomination aurait également été adoptée par l'Association internationale pour l'épreuve des matériaux lors de son cinquième Congrès à Côpenhague en 1909. Les fontes produites au moyen de fer suédois très pur par l'emploi de charbon de bois au lieu de coke ne contiendraient que de très minimes proportions de phosphore et de soufre ; elles seraient donc encore supérieures aux saumons de fer hématite produits au moyen de coke et elles coûteraient environ le double de ceux-ci. Contrairement au rapport d'expertise suédois, le rapport de Hambourg atteste que la dénomination saumon de fer hématite n'est autre chose qu'une dénomination commerciale ayant pour objet d'indiquer une fonte de qualité tout à fait supérieure et d'une certaine teneur maxima en phosphore et en soufre.

Dans l'ensemble donc les deux rapports d'expertise concordent, avec cette différence que les experts suédois s'en tiennent à la signification primitive de la dénomination, dénomination qui s'applique également au minerai dont le produit est tiré. Cette opinion est contredite toutefois par les renseignements de fait que communique le laboratoire des fonderies d'Etat de Hambourg et qui démontrent que l'on a abandonné cette signification primitive du mot, de sorte qu'actuellement, dans les relations commerciales, on désigne sous cette dénomination, non plus la provenance, mais une qualité qui n'est pas exclusivement conditionnée par cette provenance.

Les réclamants ont proposé de demander à la Chambre de commerce de Hambourg ou à celle de Lubeck une consultation qui établirait que les fers suédois ne sont pas traités sous la dénomination de fonte hématite, Mais on peut, sans autre preuve, considérer comme possible que le fer suédois, qui est d'une qualité exceptionnelle et qui coûte le double, n'est pas considéré, dans le cours des tractations et livraisons, comme désigné d'une façon suffisamment précise sous la dénomination en question. Toutefois, la seule conséquence qu'on serait autorisé à déduire de ce fait, c'est que la dénomination « fonte brute d'hématite », considérée comme nom collectif, n'est plus suffisante là où il s'agit de désigner une espèce toute particulière comprise dans le genre.

Il n'y a rien à déduire du fait que l'Ordonnance des prises mentionne le saumon de fer hématite sous le numéro 14 de la liste des articles de contrebande relative, à la suite du numéro 13 où elle cite les minerais qu'elle déclare de contrebande relative, en y comprenant donc les minerais de fer hématite. Il est tout naturel que, dans l'énumération qu'elle fait de la masse des articles qu'elle range parmi les articles de contrebande relative, l'Ordonnance des prises ait cherché à établir un certain ordre destiné à faciliter l'examen. Dès le premier coup d'œil on se rend compte que l'on a groupé sur le numéro 13 les minerais, sous le numéro 14 les métaux, sous le numéro 16 certains alliages etc... Il ne semble pas que l'on ait voulu faire autre chose que se conformer à cet ordre logique. Il serait d'ailleurs difficile d'assigner au saumon de fer hématique une place mieux appropriée que celle qui lui est faite.

Si l'on tient compte surtout de ce fait que déjà lors du Congrès de 1909, dont il a été question ci-dessus, il avait été donné à ce terme une signification large, on est en droit d'estimer qu'il faudrait des raisons fort sérieuses pour donner à l'Ordonnance des prises une interprétation étroite.

Tout tend à démontrer le contraire. Lorsqu'on s'est décidé à placer sur la liste élargie des articles de contrebande relative les fers bruts particulièrement appropriés à la production de l'acier, on ne peut certainement pas avoir voulu en exclure les fers qui possédaient cette qualité au plus haut degré. Dans les conditions de la guerre actuelle, il serait absolument incompréhensible que l'on ait placé sur la liste des articles de contrebande précisément les fers qui se trouvent en abondance en Angleterre et que l'on ne peut donc guère s'attendre à rencontrer en grandes quantités en mer, tandis que l'on en aurait exclu le fer d'outre mer, notamment l'excellent fer de Suède qui devait en tout premier lieu attirer l'attention de l'ennemi, spécialement pour la fabrication des armes, la construction navale et en particulier la construction de machines de navires.

S'agissant, comme c'est ici le cas, d'expéditions en masse, les intéressés n'ont pu ignorer que l'expression saumon de fer hématite a pris au cours du temps une plus large extension, et l'on ne peut supposer qu'en présence du fait de l'inscription de cet article sur la liste de contrebande ils ne se soient pas attendus à voir compris sous ce terme les fers suédois traités au charbon de bois.

Il en résulte que le fer lui-même et avec lui le navire sont sujets à confiscation.

En revanche, cette solution ne saurait être admise pour ce qui regarde les manches à balais, les hampes de drapeaux et les avirons. Le premier juge les a rangés parmi les articles compris sous le numéro 20 de l'article 23 de l'Ordonnance des prises. Mais sous le terme de « bois » il ne faut entendre ici que la matière première. Sans doute l'Ordonnance ajoute « de toute nature, travaillés ou bruts (et notamment les bois façonnés, sciés, rabotés, rainés) » ; mais cette adjonction signifie simplement qu'il ne suffit pas d'un travail quelconque pour que le bois cesse d'être considéré comme matière première. Autre chose est travailler une substance, autre chose la transformer par le travail. Le produit fini ne doit plus être considéré comme du bois simplement travaillé. Le manche à balais, par exemple, doit être envisagé comme le produit fini, et il n'importe pas à ce point de vue que les manches à balais ou les hampes de drapeaux constituent des fabrications de la catégorie la plus rudimentaire. En ce qui concerne les avirons, il faut ajouter que, suivant les consultations produites, leur valeur est si inférieure qu'il ne saurait être question de les utiliser pour les besoins de l'armée ou de la marine.

Pour ce qui regarde les allumettes, il faut, suivant la terminologie courante, qui doit s'appliquer ici, entendre sous le nom de combustibles les matières qui sont employées dans le ménage et dans l'industrie pour la production de la chaleur, de telle façon qu'elle se trouvent consommées, brulées par leur usage même. L'allumette n'est pas employée comme combustible en ce sens. Elle ne sert qu'à produire la flamme ; cet usage n'entraîne pas la destruction complète de la substance, car, vu sa minime valeur, on la jette aussitôt après usage. On ne saurait ranger parmi les combustibles ni les anciens allumeurs tels que les pierres à feu ou briquets, ni les procédés et engins modernes, car ils n'ont tous pour objet que la production de la flamme.

S'il y a lieu, en conséquence, d'ordonner la restitution des articles susdits en tant qu'ils forment encore l'objet d'une réclamation on ne saurait cependant accueillir une demande d'indemnité fondée sur le dommage éprouvé. La saisie du navire et celle de la cargaison étaient imposées par les circonstances et justifiées.

Du 29 juin 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

42

Cour suprême des prises de Berlin, 29 juin 1916

DROIT DE PRISE, EXERCICE, COMMANDANT DE NAVIRE DE GUERRE, DÉFINITION ; ÉQUIPAGE DE PRISE SUR UN NAVIRE NEUTRE, EMPLOI POUR L'ACCOMPLISSEMENT DE MESURES DE PRISE CONTRE UN AUTRE NAVIRE NEUTRE, RÉGULARITÉ, CONDITIONS ; PRISE PAR LES AUTORITÉS D'UN PORT OU PAR DES PARTIES DE LA FORCE ARMÉE, LÉGALITÉ ; NAVIRE AUXILIAIRE, CONDITIONS, EMPLOI D'UNE PRISE COMME NAVIRE AUXILIAIRE.

En déclarant que ses prescriptions s'adressent aux « commandants » des navires de guerre, l'Ordonnance des prises allemande de 1909-1914 entend désigner, non pas des personnes d'un grade déterminé, mais les personnes qui, à un moment et à un endroit donnés, à bord d'un navire de guerre en général, exercent le commandement ;

Dès lors, une capture peut être faite valablement par un officier du grade immédiatement inférieur, c'est-à-dire par un lieutenant en premier, qui, vu l'absence ou l'empêchement du commandant, remplaçait, sans autre formalité, ce dernier pour la direction du navire.

L'officier d'un navire de guerre, placé à la tête d'un équipage de prise sur un bâtiment neutre capturé, est en droit de procéder à la capture d'un autre navire neutre qu'il rencontre ;

....Alors que, le bâtiment neutre sur lequel il se trouvait devant suivre le navire de guerre qui l'avait capturé et rester en contact avec lui, cet officier était, au point de vue des mesures de prise à exercer contre d'autres navires, sous la dépendance du commandant même du navire de guerre ;

....Ou alors que, le commandant du navire de guerre étant absent ou empêché, il était appelé, comme officier le plus ancien de grade, à agir aux lieu et place du comandant en chef ;

On ne saurait soutenir que la capture faite par un officier dirigeant un équipage de prise à bord d'un navire neutre a été entreprise en réalité sur un territoire neutre, et par suite d'une manière illégale.

En dehors des navires de guerre, les autorités d'un port et des troupes, c'est-à-dire des parties de la force armée, sont en situation de procéder à la saisie d'un navire (motifs).

Un navire neutre capturé peut être employé par le capteur comme navire auxiliaire, et par suite être utilisé pour arrêter et détruire d'autres navires, avant même que sa capture ait été déclarée légitime par une juridiction de prise ; aucune formalité n'est nécessaire pour l'emploi d'une prise comme navire auxiliaire.

(Vapeur norvégien *Tello*)

Dans l'affaire du vapeur norvégien *Tello*, port d'attache Kragerö, la Cour suprême des prises de Berlin, dans sa séance du 29 juin 1916, a rendu l'arrêt suivant, sur appels interjetés contre l'arrêt du 11 décembre 1915 rendu par la Cour des prises de Hambourg :

Le 16 août 1915, le vapeur norvégien *Tello*, de Kragerö, portant une pleine cargaison de bois de charpente pour les mines, a été capturé, au cours d'un voyage de Gothenburg à Sunderland, par un officier appartenant à l'équipage d'un sous-marin allemand. Après que l'équipage eût quitté le bâtiment, celui-ci fut détruit avec sa cargaison.

Ces faits ayant été publiés par la Cour impériale des prises de Hambourg, la Compagnie d'assurances Viking, à Christiania et la Société par actions Assuranceselskab Wikborg, à Drammen, ont introduit des demandes en dommages-intérêts pour perte de la cargaison qu'elles avaient assurée. Bien que la cargaison se composât de contrebande absolue, destinée à un port anglais, les dites Sociétés estiment que la capture et la destruction du navire sont illégales, à cause des circonstances dans lesquelles l'une et l'autre ont eu lieu. Le sous-marin avait arrêté le vapeur suédois *Gœtaland*, l'avait capturé parce qu'il était suspecté de transporter de la contrebande de guerre, parce qu'il n'avait pas obtempéré aux ordres du navire de guerre et même parce que dans l'idée du commandant du sous-marin il avait fait une tentative d'éperonner ce bâtiment. Un équipage de prise, commandé par un lieutenant en premier, fut placé à bord du vapeur et ordre lui fut donné de suivre le sous-marin qui prit la direction de List. Pendant ce voyage et à un moment où le sous-marin naviguait en plongée, le vapeur *Tello* apparut. Le lieutenant en premier signala du bord du *Gœtaland*, qui battait pavillon allemand, que le *Tello* stoppât. Puis, dans un canot du *Gœtaland*, il se rendit avec un mécanicien à bord du *Tello*, déclara le navire saisi et ordonna à l'équipage de s'en aller. Après quoi il fit détruire la prise en ouvrant les soupapes d'aspiration et en mettant le feu à la cargaison.

L'équipage du vapeur *Tello* fut recueilli sur le *Gœtaland* qui suivit le sous-marin vers le port de List. De temps à autre on pouvait encore, du vapeur, apercevoir le sous-marin. Suivant le rapport de prise le commandant du sous-marin a ratifié et approuvé, après coup, la décision prise par le lieutenant en premier.

Au cours de la procédure contre le vapeur *Gœtaland* le soupçon de transport de contrebande n'a pas trouvé confirmation. En ce qui concerne la soi-disant résistance du vapeur, les motifs de la décision de la Cour des prises exposent qu'il est impossible d'établir matériellement que le *Gœtaland* ait essayé d'éperonner le sous-marin. Toutefois les manœuvres du capitaine étant absolument contraires aux prescriptions du droit de prise, le commandant du sous-marin pouvait parfaitement croire qu'il s'agissait d'une tentative d'éperonnage.

Les réclamants ont, en première instance, invoqué deux motifs pour déclarer illégales l'arrestation, la saisie et la destruction du navire. Ces mesures n'ont pas été ordonnées par le « *commandant* » du navire de guerre, c'est-à-dire du sous-marin : elles ont été entreprises à bord du vapeur suédois illégalement capturé et, par conséquent, sur un territoire neutre.

Conformément à la proposition du Commissaire impérial, la Cour impériale des prises de Hambourg a jugé que navire et cargaison étaient sujets

à capture et que la destruction était justifiée : elle a rejeté les réclamations.

L'appel interjeté contre cette sentence n'est pas fondé.

Motifs :

Il est exact qu'en général les prescriptions de l'Ordonnance des prises s'adressent aux commandants des navires de guerre. Toutefois on n'a pas entendu désigner par là un grade déterminé, mais bien la personne qui, à un moment et à un endroit donnés, à bord d'un navire de guerre en général, exerce le commandement. Bien entendu, si le commandant est absent ou empêché, c'est l'officier du grade immédiatement inférieur qui le remplace, sans autre formalité, pour la direction du navire et, en particulier, pour la conduite de la guerre au commerce ainsi que pour l'exercice du droit de prise. Cet officier peut et doit alors ordonner ce que les circonstances commandent.

L'argument qui consiste à dire que, au moment de la capture, le *Gœtaland*, bien que naviguant sous pavillon de guerre allemand, n'en était pas moins un navire neutre, ne permet pas non plus de conclure à l'illégalité de la saisie du *Tello*. Il est vrai qu'on ne peut exercer le droit de prise en territoire neutre. Il peut être exact aussi qu'un navire de guerre, se trouvant dans les eaux territoriales d'un État neutre, n'ait pas le droit de procéder à des mesures de prise, même contre un bâtiment naviguant en haute mer. Mais cela n'a rien à faire en l'espèce. Il ne faut pas prendre au pied de la lettre cette formule que les navires doivent être considérés comme constituant des parties du territoire de l'État auquel ils appartiennent. Il n'est pas admis que le territoire de l'État reçoive une extension du fait que les navires s'en vont en haute mer. Cette expression constitue plutôt une image, et veut dire simplement, par abréviation, que, sous de nombreux rapports, pour le navire, comme pour les individus qui se trouvent à bord, le droit national continue à être applicable bien qu'ils aient quitté le territoire. Dans tous les cas l'équipage de prise, installé sur le *Gœtaland*, ne s'est pas rendu en territoire suédois : il est bien resté en pleine mer.

S'il n'y a, par conséquent, rien à objecter à la capture du *Tello*, il est, d'autre part, sans importance que, d'après la sentence de la Cour des prises de Hambourg, — sentence rendue entre temps et n'ayant pas encore force de chose jugée, — les constatations faites ultérieurement n'aient pas permis d'établir la légalité objective de la capture du *Gœtaland*. Si, au point de vue du droit des gens, il était licite d'utiliser le navire de commerce neutre et son canot pour arrêter et détruire le vapeur *Tello*, peu importe, au point de vue de la légalité de ces mesures si l'emploi du *Gœtaland* apparaît comme injustifié à l'égard des particuliers intéressés à ce navire et de l'État suédois. D'ailleurs, même au point de vue de la sentence rendue dans l'affaire du *Gœtaland*, on ne saurait admettre que l'emploi de ce navire et de son canot ait été interdit. Étant donné la situation, le commandant du navire qui a capturé le *Gœtaland*, en vertu de l'article 16 *b* de l'Ordonnance des prises, avait même le droit d'employer le bâtiment comme navire auxiliaire. Au moment de la capture, l'officier ne peut pas toujours constater avec certitude tous les faits qui objectivement sont de nature à prouver la culpabilité du navire capturé. Le procédé admis par le droit des gens consiste à capturer le navire en cas de soupçon suffisamment motivé. Cette capture, sous réserve de l'enquête à faire par la juridiction de prise, est un acte licite en soi. Ceci posé, la règle de l'Ordonnance des prises, autorisant le commandant à employer le bâtiment capturé comme navire auxiliaire, ne peut se comprendre que d'une seule

manière : à savoir que ce n'est pas la légalité objective de la saisie qui entre ici en ligne de compte, mais simplement l'existence de motifs suffisants pour justifier la saisie (article 8, Ordonnance des prises).

Au cours de la présente instance le représentant des réclamants a dit, et c'est l'idée dominante de ses explications, que, d'une façon générale, les prises ne peuvent être faites que par des navires de guerre. On retrouve assez souvent cette phrase dans les ouvrages de droit des gens, mais elle n'a ordinairement pour but que de faire une distinction avec la course. Dans tous les cas, le principe ne saurait être admis d'une façon aussi absolue que veut l'entendre le représentant des réclamants. C'est avec raison que la Cour des prises invoque le paragraphe 23 du Code des Cours de prises. Celui-ci suppose que les navires de guerre ne sont nullement seuls à pouvoir faire des prises. Bien au contraire, outre les autorités d'un port, des troupes, c'est-à-dire des parties de la force armée, peuvent être mises en situation de procéder à la saisie d'un navire. Tout ce que l'on peut se demander c'est si la règle est sujette à restrictions quand il s'agit d'une capture en haute mer.

Mais, dans l'espèce, il n'est pas nécessaire de trancher la question. En fait, le lieutenant en premier qui se trouvait à bord du *Gœtaland* ne s'est pas comporté comme s'il avait à faire des prises, d'une façon indépendante, avec le navire placé sous son commandement. Il avait reçu l'ordre précis de suivre le navire de guerre vers le port de List. Le *Gœtaland* devait rester en liaison avec ce navire de guerre dont le commandant avait conservé le commandement suprême sur la prise et son équipage. C'est pour cette raison que le commandant du navire n'avait pas remis à l'officier de prise un ordre de route écrit. Ce dernier ne devait pas faire route indépendamment, mais rester en contact avec le sous-marin dans la direction indiquée avec une suffisante précision. Tant que subsistait la liaison, le commandant du sous-marin pouvait employer l'équipage de la prise à des mesures de prise contre d'autres navires. En admettant même que ceci ne pût se faire sans que le *Gœtaland* devienne *ipso facto* navire auxiliaire, toutes les conditions se trouvaient réunies, comme on l'a fait remarquer, pour que l'emploi du bâtiment, comme navire auxiliaire, fût licite. Aucune formalité n'était pour cela nécessaire. Etant donné que, pendant le voyage des deux navires, au moment où il s'est agi d'opérer contre le navire étranger en vue, le commandant en chef n'était pas présent, puisqu'alors le sous-marin naviguait en plongée, la situation examinée ci-dessus s'est produite, savoir : l'officier le plus ancien de grade avait à agir et a agi, aux lieu et place du commandant en chef. Et c'est bien de cette manière de voir que sont partis les intéressés, puisque peu après l'officier de prise demanda à son chef d'approuver sa conduite. Ceci serait inexplicable s'il n'avait pas eu l'intention d'agir en simple représentant du commandant.

Les appels interjetés contre l'arrêt de la Cour des prises de Hambourg du 11 décembre 1915 sont rejetés. Les frais de la procédure d'appel sont à la charge des Sociétés d'assurances Viking et Wikborg, dans la mesure où ils n'ont pas été produits par le retrait de l'appel des armateurs, et doivent être supportés par ces derniers.

Du 29 juin 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

43

Cour suprême des prises de Berlin, 11 juillet 1916

Saisie, légitimité, lieu de la capture, eaux neutres, preuve, pouvoir de la Cour des prises, examen d'office ; dommages-intérêts, capture irrégulière, demande, délais.

La saisie d'un navire capturé ne peut être prononcée par la juridiction des prises que si cette juridiction a pu se convaincre que la capture a eu lieu en dehors des eaux territoriales d'un Etat neutre ; une capture faite en eaux neutres ne peut entraîner aucun droit au profit de l'Etat capteur.

La question de savoir si, dans chaque cas particulier, les principes touchant la validité des opérations de prise quant au lieu ont été observés, doit être examinée d'office par la juridiction des prises; si elle ne peut être résolue affirmativement, la saisie ne peut être maintenue.

Le capitaine d'un navire ennemi, illégalement capturé dans les eaux d'un Etat neutre, ne peut obtenir des dommages-intérêts, si la demande qu'il a faite à cette fin devant la Cour des prises n'a pas été introduite dans les délais légaux.

(Vapeur belge *Ambiorix*)

Dans l'affaire du vapeur belge *Ambiorix*, port d'attache Anvers, la Cour suprême impériale des prises de Berlin, a, dans sa séance du 11 juillet 1916, rendu l'arrêt suivant, sur appel interjeté contre l'arrêt de la Cour des prises de Kiel en date du 24 novembre 1915 :

Le vapeur belge *Ambiorix*, naviguant sur lest de Malmoe à Gothenburg, a été capturé par un torpilleur allemand, le 13 août 1915 à 5 h. 46 du matin, dans le Sund, près de l'île de Hven et conduit à Swinemünde. Le capitaine a protesté contre la saisie en prétendant qu'il se trouvait dans des eaux neutres. Au moment de la capture le commandant n'a pas relevé le point, parce que, d'après ses dires, le temps n'était pas clair. Ce n'est que 41 minutes plus tard que le lieu où se trouvait le navire fut constaté grâce à des bouées. Il se trouvait alors à quelques centaines de mètres à l'intérieur de la limite de neutralité. D'après les déclarations du commandant, qui reposent sur un *point estimé* déterminé à l'aide du loch et du compas,, l'*Ambiorix* se trouvait, au moment de sa capture, à quelques centaines de mètres en dehors (au Sud) de la limite de neutralité. Le commandant a pris pour base le dernier point exactement constaté, à l'aide de bouées, à 5 h. 14. Il a marché ensuite jusqu'à 5 h. 34 à « grande vitesse » (d'après le tableau = 17 milles), puis jusqu'à 5 h. 42 à « toute vitesse » (= 19 milles) et enfin jusqu'à la capture à « triple puissance extrême » (= 22 milles). C'est d'après ces données que le commandant a calculé le chemin parcouru par le torpilleur de 5 h. 14 à 5 h. 46, et il a déterminé la position du navire en tenant compte de la direction suivie. Mais, dans son calcul, il n'a pris en considération : ni la perte de vitesse et la diminution

de la distance parcourue, résultant de plusieurs détours faits pour éviter des bateaux-pêcheurs : ni cette circonstance qu'en passant d'une vitesse à une autre plus grande, le navire n'atteint pas cette dernière de suite, mais seulement quelques minutes plus tard : ni enfin le courant qui, dans cette région, se fait sentir en direction Sud-Nord. Le commandant estime que ces divers facteurs, agissant en sens opposés, finissent, comme résultat final, par se neutraliser. Il ignorait d'ailleurs la force du courant au lieu en question ici, et l'a estimée à 1 mille à l'heure.

Les déclarations du capitaine de l'*Ambiorix* diffèrent de celles du commandant. Il prétend qu'au moment de la capture le temps n'était pas sombre, que le phare et la pointe Nord-Est de l'île de Hven étaient visibles et qu'il s'en est servi pour faire le point. Il a ainsi relevé que la position de son navire se trouvait à l'intérieur de la limite de neutralité. L'exactitude de son calcul pourra être confirmée, dit-il, par le capitaine du vapeur suédois *Britannia*, qui est passé dans le voisinage au moment de la capture. D'ailleurs, ajoute-t-il, l'exactitude de la position qu'il a relevée résulte encore de ce fait que les hélices des deux navires, à partir de la capture, ont, sur l'ordre du commandant du torpilleur, marché sens arrière, ce qui a dû amener un déplacement de la position vers le Sud. Si donc, à 6 h. 27 minutes (c'est-à-dire environ 3/4 d'heure après la capture), le navire se trouvait encore dans des eaux neutres, à plus forte raison devait-il en être ainsi à 5 h. 46.

A ces déclarations le commandant a objecté ce qui suit : Les hélices des deux navires n'ont pas marché sens arrière : cela n'a été le cas que pour l'*Ambiorix* et encore pas dès l'instant de la capture, mais seulement quelque temps après. Ce fait n'a pas amené un déplacement du navire en direction Nord-Sud, mais en direction Est-Ouest, parce que, l'*Ambiorix* étant un vapeur à une seule hélice, marchant à droite, lorsqu'il fait machine-arrière, la proue tourne à bâbord.

La marche-arrière n'a eu lieu, d'ailleurs, que pour éviter le navire. Le fait que, d'après ses propres constatations, l'*Ambiorix* et le torpilleur se trouvaient à 6 h. 27, soit 41 minutes après la capture, dans les eaux neutres, le commandant l'explique comme une conséquence du déplacement produit par le courant.

La Cour des prises de Kiel, par une sentence du 30 août 1915, et sans débats oraux, a d'abord conclu, selon les propositions du Commissaire impérial, à la restitution du navire. Elle a admis qu'on ne pouvait établir, sur des preuves suffisamment objectives, que la capture avait été faite en dehors de la limite de neutralité. Sur l'intervention du Commissaire impérial près la Cour suprême des prises, opposition a été faite à ce jugement. Sur quoi, par une décision du 6 octobre 1915, la Cour des prises a annulé sa première sentence, puis, après des débats oraux, elle a conclu à la capture du navire par une nouvelle sentence du 24 novembre 1915. Elle s'est basée principalement sur un rapport complémentaire du commandant du torpilleur dans lequel cet officier s'est efforcé de réfuter la première sentence motivée par la supposition que ses calculs avaient été inexacts et établis sur une simple appréciation. La Cour a admis que, dans l'espèce, la détermination du point à l'aide du loch et du compas avait été faite de telle façon que les éléments d'incertitude propres à cette méthode avaient été interprétés, autant que possible, à l'avantage de l'*Ambiorix* comme coefficients de sûreté. D'autre part, les calculs du capitaine Palm s'étaient révélés douteux. Le capitaine, entendu par la Cour des prises, dans les délais fixés pour les débats, avait déclaré, en effet, qu'au moment de la capture il avait fait le point avec un sextant et pris ses mesures avec

la main sur le compas. La Cour avait, en définitive, accordé la préférence aux calculs du commandant faits avec prudence et à l'avantage de l'*Ambiorix*.

Le capitaine de l'*Ambiorix* a interjeté appel contre cette sentence. Il pense que la juridiction de première instance a, à tort, basé sa décision sur la détermination du point faite par le commandant, détermination qu'elle avait elle-même, d'abord, jugée imprécise, sans tenir aucun compte du calcul plus précis qu'il avait lui-même fait et inscrit dans son livre de loch. Pour preuve de l'exactitude de ses calculs, le demandeur a présenté deux déclarations, faites sous serment, par le capitaine Erlandh, du vapeur suédois *Britannia*, et une déclaration du capitaine-lieutenant de la marine de guerre suédoise Malmgren, qui se trouvait à bord de l'*Ambiorix* au moment de la capture. Le contenu de ces déclarations a été exposé aux débats oraux et la Cour suprême s'y référera. Enfin, le capitaine a présenté une déclaration des « directeurs des feux » à Copenhague, d'après laquelle le 13 août 1915 (jour de la capture de l'*Ambiorix*), selon les observations faites de 4 heures du matin à midi, sur le vaisseau phare du Lappe-Grund, le courant avait une vitesse de deux milles à l'heure. Le demandeur a proposé que, le jugement de la Cour impériale des prises de Kiel, en date du 24 novembre 1915, ayant été annulé, le vapeur *Ambiorix* soit relâché et que les droits aux dommages-intérêts fussent réservés.

Le Commissaire impérial près la Cour suprême des prises a proposé le rejet de l'appel. Il se place à ce point de vue que le point relevé par le commandant doit être considéré comme plus exact que celui qui a été calculé par l'appelant et que, s'il y a eu imprécision dans le calcul de la distance parcourue, elle a été plutôt à l'avantage de l'*Ambiorix*. Le calcul de l'appelant ne mérite aucune confiance. Les soi-disant observations du capitaine-lieutenant Malmgren ne doivent pas être prises en considération parce que, lors de son premier interrogatoire, le capitaine de l'*Ambiorix* a renoncé à la déposition de cet officier, en déclarant qu'il ne s'était pas occupé de la navigation. Si, comme il le prétend maintenant, Malmgren avait vraiment relevé le point d'une manière précise, au moment de la capture, il est inimaginable que le capitaine Palm l'ait ignoré et qu'il ne s'en soit pas réclamé de suite ou, tout au moins, à Swinemünde. Les allégations du capitaine Erlandh ont paru suspectes parce qu'il ne les a produites que très longtemps après l'événement. En ce qui concerne la force du courant, l'avis officiel d'après lequel elle était de 2 milles à l'heure ne fait que confirmer la déclaration du commandant touchant le lieu de la capture. On doit même admettre que ce point était encore plus en dehors de la limite de neutralité que le commandant ne le suppose lui-même. Si l'on admet comme prouvé que l'*Ambiorix* et le torpilleur, au moment de la capture, ne se trouvaient qu'à environ 300 ou 400 m. à l'intérieur des eaux neutres, le courant ayant une vitesse de 2 milles à l'heure, l'*Ambiorix* devait se trouver une demi-heure plus tôt beaucoup plus en dehors de la zone neutre que le commandant ne l'a établi par son calcul. Car, avec une vitesse de courant pareille, il avait dû être chassé depuis la capture d'environ 1.800 m. vers le Nord.

L'appel doit être accueilli.

Motifs :

La saisie d'un navire capturé ne peut être prononcée que si le tribunal a pu se convaincre que la capture a eu lieu en dehors des eaux neutres. Si elle a eu lieu dans les eaux territoriales d'un Etat neutre, l'Etat capteur n'en peut faire dériver aucun droit pour lui. La question de savoir si, dans

chaque cas particulier, les principes touchant la validité des opérations de prise quant au lieu — tels qu'ils sont posés pour le droit de prise allemand par l'article 3, alinéa 1 *a*, de l'Ordonnance des prises — ont été observés, doit donc être examinée d'office. Si elle ne peut être résolue affirmativement, la saisie ne peut être maintenue (V. conf. Schramm, *Le droit de prise*, 1913, § 17 V. 2, avant dernier alinéa, p. 376).

Dans l'espèce, les circonstances ne permettent pas d'établir les faits d'une manière indubitable. Il a été constaté qu'au moment de la capture, le commandant du navire de guerre n'a pas fait le point régulièrement. La situation du navire, déterminée au point estimé, c'est-à-dire à l'aide du loch et du compas, aurait été d'environ 300 à 400 m. à l'extérieur de la limite de neutralité. Une détermination de ce genre peut prétendre à une exactitude suffisante, lorsque tous les facteurs nécessaires sont connus d'une manière précise. Mais, dès que l'un ou l'autre facteur est incertain, tout le calcul perd sensiblement de sa valeur, surtout s'il s'agit, comme dans l'espèce, de quelques centaines de mètres. Des facteurs incertains il y en a ici une série. La vitesse du navire, tout d'abord, durant le trajet entier, parcouru par le torpilleur de 5 h. 14 à 5 h. 46, n'est pas établie exactement. A plusieurs reprises il a fallu éviter des bateaux de pêche, d'où raccourcissement du trajet total et diminution de la vitesse. Mais on ignore combien de fois le torpilleur a dû se détourner de sa route et avec quelle position de gouvernail il l'a fait. En outre, le torpilleur a changé de vitesse à plusieurs reprises : fait d'autant plus important que la nouvelle vitesse ne s'obtient pas au moment du commandement, mais quelques minutes plus tard seulement. Ces facteurs qu'il n'a pas pris en considération, le commandant les tient pour compensés par le courant dont il n'a pas tenu compte non plus dans ses calculs et dont il ignorait, d'ailleurs, la vitesse. Il est évident que la mise en compte de facteurs si divers et la plupart si incertains ne peut pas aboutir en fin de calcul à un résultat vraiment exact. En présence de tant de sources d'erreur, il ne peut être question que de la détermination approximative de la situation du navire. Dans un cas comme celui-ci, où quelques centaines de mètres jouent un rôle décisif, un calcul approximatif ne peut être considéré comme suffisant, pour en faire dépendre le sort du navire. De la vitesse du courant, qui se révèle maintenant considérablement plus grande que le commandant du torpilleur ne l'avait admis, le Commissaire près la Cour suprême déduit que le lieu de la capture doit être encore plus éloigné de la limite de neutralité que les calculs du commandant ne l'avaient fait supposer. Mais cette déduction est, elle aussi, incertaine. Car, d'une part, il n'est pas sûr que le courant ait eu, au lieu de la capture, la même force et la même vitesse qu'au point infiniment plus éloigné où il a été mesuré ; et, d'autre part, il faut tenir compte de ce qu'après la capture l'*Ambiorix* a fait machine arrière pendant assez longtemps, ce qui a pu totalement ou partiellement compenser l'influence ultérieure du courant.

D'après tout cela, on ne peut pas, il est vrai, considérer comme prouvé que l'*Ambiorix* ait été capturé à l'intérieur de la limite de neutralité ; mais la preuve n'est pas faite, non plus, qu'il ait été capturé en mer libre. En conséquence, et sans qu'il ait été nécessaire d'examiner de plus près les déclarations des capitaines Malmgren et Erlandh — celle de ce dernier n'était pas relative, d'ailleurs, au moment de la capture — il a fallu aboutir au jugement qui a été rendu.

Le demandeur a déposé une proposition tendant à lui réserver la faculté de réclamer des dommages-intérêts. Il n'a pu être fait droit à cette requête. Le Code des Cours de prises ne connaît de réserve de ce genre

que pour le cas prévu au paragraphe 25, alinéa 1, d'une prise condamnée sans débats oraux préalables. Dans ce cas, la réserve est justifiée parce que, sans elle, la demande de dommages-intérêts ne pourrait être formulée, l'affaire étant jugée en ordre principal. En l'espèce, la situation est différente. La première sentence de la Cour des prises ayant été cassée, les intéressés ont été invités, par avis public, inséré au Moniteur d'Empire (*Reichsanzeiger*) à faire valoir leurs prétentions, dans le délai de trois semaines, par l'introduction d'une réclamation écrite. Le demandeur aurait dû, par conséquent, faire valoir et motiver en première instance, dans les délais de réclamation qui lui étaient impartis, toutes les prétentions qu'il entendait déduire de la capture de l'*Ambiorix*. Il ne doit pas être tenu compte, aux termes des paragraphes 26, 28 et 29 du Code des Cours de prises, des réclamations qui n'ont pas été introduites dans les délais légaux. Dans l'espèce, le demandeur, comme il ressort des actes, n'a introduit aucune demande en dommages-intérêts jusqu'à l'expiration des délais de réclamation. Il s'était réservé le droit d'introduire une demande de ce genre en première instance aussi. Mais il n'était pas autorisé à le faire, comme il a été dit. C'est pourquoi il n'a pu être donné suite à sa requête en appel.

La décision quant aux frais résulte du paragraphe 37 du Code des Cours de prises.

Du 11 juillet 1916 — Cour suprême des prises de Berlin.

44

Cour suprême des prises de Berlin, 11 juillet 1916

CONTREBANDE DE GUERRE, CONTREBANDE RELATIVE, FERROMANGANÈSE, NAVIRE NEUTRE, DESTINATAIRE, COMMERCE AVEC L'ENNEMI, ABSENCE DE PREUVE, CONFISCATION, NON-VALIDITÉ ; SAISIE, MOTIFS SUFFISANTS, NON-LIEU A DOMMAGES-INTÉRÊTS.

Des marchandises de contrebande de guerre à bord d'un navire neutre se rendant à un port neutre ne peuvent pas être régulièrement confisquées lorsqu'il n'est pas établi que le destinataire neutre de ces marchandises soit un commerçant dont on puisse dire qu'il livre, directement ou indirectement, à la force armée ou aux administrations de l'Etat ennemi des articles de cette espèce.

Le ferromanganèse constitue de la contrebande de guerre relative d'après l'article 23, n° 16, de l'Ordonnance des prises allemande du 30 septembre 1909-3 août 1914.

Il n'y a pas lieu à l'allocation de dommages-intérêts pour le préjudice causé par la saisie d'un navire, s'il y a eu des motifs suffisants d'opérer cette saisie.

(Vapeur danois *Nordsoen*)

La Cour suprême des prises de Berlin a, dans sa séance du 11 juillet 1916, rendu l'arrêt suivant dans l'affaire du vapeur danois *Nordsoen*, port

d'attache Esbjerg, sur appel de la Société par actions pour métaux et machines A. Karlson de Stockholm, contre la décision de la Cour des prises de Kiel en date du 5 janvier 1916 :

Le 7 mai 1915 le vapeur danois *Nordsoen*, transportant des marchandises de Liverpool à Stockholm, a été arrêté dans la mer Baltique par un navire de guerre allemand et conduit à Swinemünde. Après avoir volontairement livré diverses marchandises, dont un chargement de ferromanganèse qui intéresse seul l'instance en appel, le navire a été relâché.

La raison sociale, Société par actions pour métaux et machines A. Karlson, de Stockholm, a réclamé le dit chargement et proposé soit sa restitution, soit le remboursement de sa valeur ainsi que le paiement de dommages-intérêts. Elle prétend avoir acheté le ferromanganèse à la maison A. W. Blackwell, Sons et C° Limited, à Liverpool, par traité en date du 16 avril 1915 et l'avoir vendu, par traité en date du 21 avril 1915, à la raison sociale Metala Werkstads Nya A. B., le prix d'achat ayant été payé au vendeur dès le 19 avril 1915.

La Cour impériale des prises de Kiel a conclu à la saisie du ferromanganèse et d'une certaine quantité de nickel, chargée à bord du même navire pour le compte de la raison sociale demanderesse et au rejet de la réclamation.

Motifs :

La réclamation formulée par la firme demanderesse apparaît fondée si elle est restreinte au ferromanganèse.

Le ferromanganèse constitue de la contrebande relative d'après l'article 23, n° 16 de l'Ordonnance des prises. Il a été saisi à bord d'un navire neutre se rendant à un port neutre. Néanmoins le juge de première instance a conclu à la confiscation parce que le destinataire est en relations étroites avec la firme A. Karlson à Copenhague. Cette dernière a, pendant la guerre, envoyé des quantités considérables de matériel de guerre en Russie ou servi d'intermédiaire pour ce commerce qui portait spécialement sur l'acier spécial des hauts-fourneaux suédois. La firme demanderesse, elle-même, a expédié en Russie de grandes quantités de machines et d'instruments et en Angleterre des compresseurs d'air, de telle sorte qu'elle doit être considérée comme faisant un commerce de guerre, au sens de l'article 33, alinéa 1 *a*, de l'Ordonnances des prises.

La décision du juge de première instance doit être approuvée jusqu'à un certain point parce que la preuve contraire autorisée contre le soupçon de l'article 33, alinéa 1 *a* n'a pas été faite ou, du moins, n'a pas été faite touchant toute la cargaison de fer. Il est prétendu que le fer a été acheté le 16 avril 1915 à A. W. Blackwell, Sons et Co Ltd à Liverpool et revendu le 21 avril 1915 à la Metala Werkstads Nya A. B. Il semble que la conclusion de ces achats soit exacte. Les copies certifiées conformes de la lettre de confirmation du 16 et de l'acceptation de traité du 21 avril, touchant 20 tonnes, ont été déposées. Par contre, on doit mettre en doute que le grand chargement de 21 tonnes du *Nordsoen* représente précisément les quantités vendues aux usines suédoises. D'après la lettre du 21 avril 1915 de la Metala Werkstads susmentionnée, il y avait 5 tonnes d'un chargement déjà arrivé ou sur le point d'arriver et 15 tonnes à livrer dans le délai de 6 semaines. La cargaison du *Nordsoen*, qui comportait 21 tonnes et non pas 15, serait arrivée dans le délai de 3 semaines et non pas de 6. Il est vrai que la lettre de la firme demanderesse à l'acquéreur porte que l'on avait eu l'intention de livrer la quantité entière par le *Nordsoen* ; mais, par contre, dans la lettre de l'acquéreur à la firme demanderesse, en date

du 11 juin 1915, il est dit que la quantité confisquée ne représente que la première partie de ce qui a été vendu. Par suite, les pièces déposées ne confirment pas les allégations de la firme demanderesse avec une certitude absolue.

Mais, d'autre part, la preuve n'est pas non plus suffisamment faite que la firme demanderesse soit un commerçant dont on puisse dire, au sens de l'article 33, alinéa 1 *a* de l'Ordonnance des prises, qu'il livre à la force armée ou aux administrations de l'Etat ennemi des articles de la catégorie confisquée. Il est possible que A. Karlson de Copenhague soit un fournisseur de guerre de l'Etat russe. Mais il est évident que les relations qui existent entre lui et la firme demanderesse sont d'ordre simplement commercial. La firme demanderesse est une société par actions indépendante en Suède. Les membres de sa direction sont indiqués dans des documents publics. Le consul général Karlson, à Copenhague, ne figure pas parmi eux. On peut ajouter foi à la lettre du 23 mai 1916 où il est dit de lui qu'il a possédé autrefois des actions de la Société demanderesse, mais qu'il les a vendues à un consortium de Stockholm et que depuis le début de 1912 il n'a plus aucune relation avec la firme de Stockholm. D'ailleurs, on peut admettre comme prouvé seulement que la Société demanderesse entretient d'actives relations commerciales avec la Russie et qu'elle y a livré des quantités considérables de machines et d'instruments, de même qu'elle a livré à l'Angleterre des compresseurs d'air et des tours. Mais cela n'est pas suffisant. Non seulement les articles susmentionnés ne sont pas de la même espèce que le ferromanganèse ou le nickel, mais il a été impossible d'établir que les livraisons faites en Russie étaient, directement ou indirectement, destinées à la force armée ou aux administrations de l'Etat russe. Par conséquent le ferromanganèse n'est pas soumis à la confiscation. En vertu du § 46, alinéa 2 du Code des Cours de prises, l'Office des prises a envoyé le fer aux autorités indiquées par le ministère de la guerre, et les experts, dans leur rapport, en ont fixé la valeur à 7.600 marks en chiffres ronds. Il n'y a aucun doute à avoir touchant l'exactitude de cette évaluation. La somme susindiquée est substituée, par conséquent, au fer en question.

Il n'y a pas lieu à dommages-intérêts. L'arrêt du navire était justifié puisqu'une partie de la cargaison était de la contrebande. Relativement à la partie de la cargaison appartenant à la Société demanderesse, il y avait des motifs de suspicion assez impérieux pour justifier le maintien de la saisie jusqu'à complet éclaircissement des circonstances. Il n'en était pas autrement, sous ce rapport, pour le fer que pour le nickel qui a été confisqué, la Société demanderesse ayant, en ce qui le concerne, volontairement retiré ses prétentions.

Les frais de justice de première et de seconde instance causés par la réclamation relative au ferromanganèse seront supportés par le Trésor.

Du 11 juillet 1916 — Cour suprême des prises de Berlin.

45

Cour suprême des prises de Berlin, 11 juillet 1916

DESTRUCTION DE PRISE, NAVIRE ENNEMI, MARCHANDISES NEUTRES, NON-LIEU A DOMMAGES-INTÉRÊTS ; DEMANDE, ADMISSION, CONDITIONS ; DROIT

CIVIL ALLEMAND, DROIT DE PRISE, INFLUENCE, NAVIRE DE COMMERCE ENNEMI, CARGAISON, PROPRIÉTÉ ENNEMIE, PRÉSOMPTION, ABSENCE DE CONNAISSEMENTS, CHARTE PARTIE INCOMPLÈTE.

En cas de destruction légitime d'un navire de commerce ennemi, le propriétaire de marchandises neutres coulées avec le navire n'est pas admis à réclamer des dommages-intérêts.

Un demandeur doit être débouté de sa réclamation en dommages-intérêts s'il n'a aucun titre à faire valoir à l'appui de celle-ci.

Il est nécessaire qu'une maison de commerce ait un droit de propriété sur des objets saisis pour pouvoir réclamer des dommages-intérêts au sujet de la saisie.

Le droit civil en vigueur en Allemagne, en particulier le § 75 de l'Introduction au droit commun prussien, ne peut être invoqué contre les principes du droit de prise.

Le commandant d'un navire de guerre doit considérer comme propriété ennemie la cargaison d'un navire de commerce ennemi aux termes de l'article 20 de l'Ordonnance des prises allemande de 1909-1914, lorsque les connaissements de cette cargaison ne se trouvent pas à bord et que la charte-partie, qui s'y trouve, ne permet pas de constater la destination des marchandises ni même celle du navire.

Vapeur anglais *Hyades*)

La Cour suprême des prises de Berlin a, dans sa séance du 11 juillet 1916, rendu la sentence suivante dans l'affaire du vapeur anglais *Hyades*, port d'attache Liverpool, sur appel interjeté contre la décision de la Cour des prises de Hambourg en date du 4 mars 1916 :

Le 16 août 1914, le vapeur *Hyades* appartenant à la British and South American Steam Navigation Company de Liverpool, transportant un chargement de maïs en vrac et en route de Rosario en Argentine vers un port d'Europe, a été arrêté et coulé avec sa cargaison, dans l'Océan Atlantique Sud, par un navire de guerre allemand. Après son départ de Rosario, le vapeur avait appris la déclaration de guerre et avait touché Pernambouc où il avait reçu l'ordre de se rendre à Las Palmas en suivant un parcours différent de l'ordinaire. Lorsque le navire fut arrêté, il n'y avait pas de connaissements à bord. Du reste, les papiers du navire étaient en ordre. Le chargeur de la cargaison était la Société par actions Weil Hermanos et Cia à Buenos-Aires. Les connaissements produits par les demandeurs sont à l'ordre du chargeur, indiquent Rotterdam comme lieu de destination et sont endossés en blanc.

Outre le chargeur, réclament des dommages-intérêts en qualité de destinataires la firme Jacob Hirsch et fils, Société à responsabilité limitée, de Mannheim, et la firme Zimmermann frères et Cie, de la même ville. Le chargeur réclame :

1° Collectivement avec Jacob Hirsch et fils, touchant une quotité de 1.500 tonnes de maïs, en prétendant que cette dernière firme avait acheté cette quotité, sans toutefois avoir accepté les connaissements qui lui avaient été adressés, parce qu'entre temps la cargaison avait été coulée.

2° Collectivement avec Zimmermann frères et Cie, touchant une quotité

de 2.500 tonnes, en prétendant que cette dernière firme avait acheté cette quotité, avait accepté les connaissements et ce, la perte de la cargaison étant déjà survenue.

3° Seul, touchant une quotité de 500 tonnes en prétendant qu'il en avait été vendu :

a) à Henry P. Newman à Hambourg, 200 tonnes.

b) à la Société à responsabilité limitée Westdeutsche Mühle à Düsseldorf, 100 tonnes.

c) à B. S. Wolff à Rees, 100 tonnes.

Dans ces trois cas, les connaissements avaient été refusés parce qu'entre temps la cargaison avait été coulée.

La Cour impériale des prises de Hambourg a jugé, conformément à la proposition du Commissaire impérial, que le navire coulé était sujet à capture, que la cargaison coulée n'était pas sujette à capture, mais qu'il y avait, pour sa destruction, des motifs suffisants, et elle a rejeté les réclamations.

Les trois demandeurs susmentionnés ont interjeté appel contre ce jugement. L'appel n'est pas fondé.

Motifs :

Les demandeurs figurant aux N°s 1 et 2 à côté de la firme argentine sont des ressortissants allemands et des raisons sociales ayant leur siège en Allemagne. Si les biens, pour lesquels ils demandent une compensation, avaient été leur propriété, la question se serait posée de savoir si, d'une façon générale, des biens allemands peuvent être l'objet d'une condamnation par une juridiction de prises. Mais ce n'est pas là le cas, parce que les biens en question n'étaient pas la propriété des demandeurs allemands.

La firme Jacob Hirsch et fils doit être déboutée de sa réclamation pour cette seule raison déjà qu'elle n'a aucun titre à faire valoir à l'appui de sa demande de dommages-intérêts. Elle a refusé l'acceptation des connaissements qui ont été mis à sa disposition après la destruction du navire et de la cargaison. Elle n'a pas d'autre rapport avec la cargaison que le droit de réclamer au chargeur des marchandises de la catégorie de celles qui lui avaient été expédiées. Il n'y a de lésé, en l'espèce, que celui qui, au moment de la destruction, était propriétaire des biens. Peu importe qu'il puisse ou non s'indemniser de sa perte sur d'autres personnes, qu'il ait pris ou non une assurance ou ait stipulé, dans le contrat de vente, que le transport se ferait aux risques de l'acheteur.

De même, la firme Zimmermann frères et Cie n'est jamais devenue propriétaire des marchandises. Elle a accepté le connaissement à un moment où les marchandises n'existaient plus. La transmission d'un connaissement en pareilles conditions peut, il est vrai, s'interpréter comme constituant une cession que le vendeur ferait à l'acheteur de ses droits aux dommages-intérêts. Il en est de même pour la police d'assurances qui est mise avec le connaissement à la disposition de l'acheteur et lui permet, éventuellememt, de se retourner contre l'assureur. Dans cette mesure le droit d'action de la firme allemande serait fondé.

Mais sa réclamation n'est pas plus fondée au point de vue matériel que celle du demandeur neutre. La question qui se pose est celle-ci : y a-t-il lieu à dommages-intérêts pour la perte de marchandises détruites avec le navire arrêté lorsque ce dernier est de nationalité ennemie ? Le tribunal de première instance, conformément à une jurisprudence constante, a déjà répondu négativement pour le cas où la destruction de la prise s'impose étant donné les circonstances dans lesquelles la capture a eu lieu. Comme

on l'a déjà motivé plus en détail dans les affaires du *Glitra*, du *Bowes Castle*, du *La Correntina*, et autres (1), il s'agit dans les circonstances susdites d'une action régulière d'où ne saurait découler un droit à des dommages-intérêts. Les demandeurs n'ont pu produire aucun argument décisif et nouveau contre cette manière de voir. Le droit civil en vigueur en Allemagne, en particulier le § 75 de l'Introduction au droit commun prussien, ne saurait être invoqué contre les principes du droit de prise ; et cela d'autant moins qu'il s'agit, en l'espèce, de revendications basées sur la destruction, en pleine mer, de biens argentins.

Il faut encore prendre en considération que les connaissements ne se trouvaient pas à bord et que la charte-partie, qui s'y trouvait, ne permettait pas de constater la destination des marchandises et même celle du navire. Dans ces conditions, le commandant du navire devait considérer la cargaison, aux termes de l'article 20 de l'Ordonnance des prises, comme propriété ennemie.

Il est évident qu'en l'espèce la destruction du navire ennemi capturé s'imposait, ce que d'ailleurs personne ne conteste.

Les frais de la procédure d'appel seront à la charge des demandeurs.

Du 11 juillet 1916 — Cour suprême des prises de Berlin

46

Cour suprême des prises de Berlin, 12 septembre 1916

APPEL, RECEVABILITÉ, CONDITIONS, MÉMOIRE JUSTIFICATIF, CONTENU.

La loi n'exige pas, pour la recevabilité d'un appel en matière de prises, que le mémoire justificatif du réclamant contienne une discussion détaillée et complète des questions de fait et de droit ;

Ainsi, il suffit, pour qu'un appel soit déclaré recevable, que le mémoire justificatif conteste à une partie de la cargaison la qualité de contrebande de guerre et annonce qu'on fournira ultérieurement des indications touchant la propriété des marchandises libres.

(Vapeur norvégien *Mineral*)

Dans l'affaire du vapeur norvégien *Mineral* la Cour suprême des prises de Berlin, sur les plaintes de la A. S. Norske Varekrigsvorsikring et de la Dampskibs Aktieselskabet Mineral, a décidé le 12 septembre 1916, conformément au § 6 du Code des Cours de prises, ce qui suit : la décision de la Cour des prises de Hambourg, en date du 30 juin 1916, est annulée en ce qui concerne les appels interjetés par les deux demandeurs susmentionnés.

Motifs :

La Cour des prises de Hambourg, par décision du 30 juin 1916, a rejeté les appels des demandeurs figurant à cette affaire comme non-rece-

(1) V. ci-dessus, p. 25 et 85.

vables. En ce qui concerne particulièrement les appels interjetés par les deux demandeurs ci-dessus mentionnés, appels seuls en question ici, la Cour de Hambourg a objecté que les mémoires justificatifs, contrairement aux prescriptions du § 39, alinéa 3 du Code des Cours de prises, ne contiennent aucune déclaration relative aux motifs pour lesquels la décision de la Cour des prises est attaquée.

Les plaintes formulées contre cette décision doivent être considérées comme fondées.

Avant l'expiration des délais légaux, le représentant des deux demandeurs a déposé un mémoire, daté du 23 juin 1916, d'où il ressort : 1° que l'on conteste la qualité d'hématite, c'est-à-dire de contrebande de guerre, à la fonte constituant la majeure partie de la cargaison ; 2° que l'on fournira ultérieurement les indications touchant la propriété des marchandises libres dont la Compagnie d'assurances de guerre norvégienne réclame la contrevaleur, indications faisant jusqu'ici défaut ainsi que la sentence de la Cour des prises l'a constaté.

Ceci suffit pour satisfaire aux exigences du § 39 alinéa 3 du Code des Cours de prises. En effet, on ne peut avoir aucun doute sur le sens des arguments qui seront invoqués pour infirmer les motifs de la décision contre laquelle l'appel est interjeté. La loi ne pose pas, comme condition de la recevabilité de l'appel, une discussion détaillée et complète des questions de fait et de droit dans le mémoire justificatif. Il est certain qu'il y a un inconvénient à ce que les documents qui doivent servir à la justification de l'appel soient fournis si tard et aussi incomplets. En l'espèce, une année s'est écoulée déjà depuis la capture du navire et les allégations des demandeurs se réduisent à peu près à cette simple réserve qu'un exposé de motifs détaillé sera ultérieurement fourni. Mais le § 39 du Code des Cours de prises ne fournit aucun moyen de parer à cet inconvénient.

Du 12 septembre 1916 — Cour suprême des prises de Berlin.

47

Cour suprême des prises de Berlin, 5 octobre 1916

COUR DES PRISES, LOI, CONDITIONS D'APPLICATION, CONVENTION CONCLUE AVEC UN ÉTAT ÉTRANGER, NON-PUBLICATION DANS LE BULLETIN DES LOIS DE L'EMPIRE ; CONTREBANDE DE GUERRE, CONTREBANDE ABSOLUE, CONTREBANDE RELATIVE, DESTINATION ENNEMIE, PRÉSOMPTION LÉGALE, PREUVE CONTRAIRE NON FOURNIE, TRAVERSES DE BOIS.

Les Cours de prises allemandes, pour les questions réglées dans l'Ordonnance des prises, doivent s'en tenir exclusivement aux stipulations de cette Ordonnance et amendements à celle-ci publiés dans les mêmes formes qu'elle ou dans la forme indiquée par l'arrêté qui l'a sanctionnée ;

Elles ne sauraient dès lors considérer comme obligatoire pour elles un accord, non publié au Bulletin des lois de l'Empire, refusant à un article le caractère de contrebande de guerre, que le Gouvernement allemand a passé avec un Gouvernement étranger.

Des traverses de bois servant au chevalement du plafond de galeries de mines doivent être considérées comme des bois pour les mines et par suite constituent de la contrebande de guerre absolue aux termes de l'article 21 n° 20 de l'Ordonnance des prises allemande du 30 septembre 1909-3 août 1914, modifiée le 18 avril 1915 ;

En ce qui concerne la contrebande absolue, la notion de la destination ennemie de la marchandise n'entre pas en ligne.

Des traverses de bois devant servir de support aux rails d'une mine ne constituent pas des bois pour les mines, contrebande de guerre absolue, mais des bois de toute nature, travaillés ou bruts, façonnés, sciés, rabotés, rainés qui sont de la contrebande relative d'après l'article 23, n° 20 de l'Ordonnance des prises ;

Il y a présomption légale qu'un article de contrebande relative doit servir à un but ennemi, et par suite il y a lieu d'en opérer la confiscation, lorsqu'il a pour destination une base d'approvisionnement de l'ennemi ;

Cette présomption légale n'est pas détruite par cela seul qu'il est établi que l'article devait être pris en dépôt par le destinataire qui fait commerce d'articles semblables, car on ne peut absolument savoir quelle en sera la destination finale et dans quel but il sera utilisé.

(Vapeur norvégien *Grenland*)

La Cour suprême des prises de Berlin, a, dans sa séance du 5 octobre 1916, rendu la sentence suivante dans l'affaire du vapeur norvégien *Grenland*, port d'attache Skien, sur appel interjeté contre la décision de la Cour des prises de Kiel en date du 5 avril 1916 :

Le 17 décembre 1915, le vapeur norvégien *Grenland*, transportant une cargaison de traverses de sapin sciées (sawn fir sleepers) et faisant route de Gothenburg à Hull, a été arrêté dans le voisinage de Skagen par un navire de guerre allemand et conduit à Swinemünde.

Les armateurs du navire ont déposé une réclamation en l'appuyant des motifs suivants : 1° La cargaison du *Grenland* ne constitue pas de la contrebande de guerre. En effet, une convention a été conclue entre les Gouvernements allemand et suédois, aux termes de laquelle ne doivent être considérés comme contrebande de guerre que le bois de charpente pour les mines et le bois à brûler. Le bois dont il s'agit ne rentre dans aucune de ces deux catégories. 2° Si l'on voulait objecter le soupçon de destination ennemie, on le détruirait en faisant valoir que ce bois a été acheté par une maison de commerce ordinaire qui se propose de le revendre à ses clients particuliers.

Le jugement de la Cour des prises de Kiel, en date du 5 avril 1916, a conclu au rejet de la réclamation et à la confiscation du navire et de la cargaison. La Cour des prises a admis que les bois mis en question constituaient de la contrebande relative, aux termes de l'article 23, n° 20 de l'Ordonnance des prises, et que le soupçon de destination ennemie n'avait pas été détruit par les preuves produites.

Les demandeurs ont interjeté appel contre cette sentence, en requérant qu'il soit jugé, après son annulation, suivant leurs conclusions formulées en première instance.

Pour motiver l'appel, les requérants ont réitéré leurs allégations et déposé trois attestations, faites sous serment, dont la teneur est que la firme Smith et Cie de Hull, destinataire du bois, est une maison de commerce ordinaire, sans relations avec le Gouvernement britannique, de même que les mines de charbon auxquelles les traverses doivent être livrées n'ont pas davantage de contrat avec le dit Gouvernement.

Le Commissaire impérial près la Cour suprême des prises a contredit ces allégations et conclu au rejet de l'appel.

L'appel n'a pu être admis.

Motifs :

Tout d'abord, la Cour suprême des prises ne sait rien officiellement d'un prétendu accord, relatif au traitement du bois comme contrebande, entre les Gouvernements allemand et suédois, accord invoqué par les demandeurs. Si cet accord avait été conclu, il ne serait pas obligatoire pour les Cours de prises, car il est indiscutable qu'il n'a pas été publié au *Bulletin des lois d'Empire*. Les dites Cours doivent s'en tenir exclusivement, pour les questions réglées dans l'Ordonnance des prises, aux stipulations de cette Ordonnance. En ce qui concerne les amendements éventuels, seuls peuvent être pris en considération ceux qui ont été publiés dans les mêmes formes que l'Ordonnance des prises, ou dans la forme indiquée par l'arrêté qui a sanctionné celle-ci. Ce n'est pas le cas ici.

D'ailleurs, même si l'on faisait état de la convention qu'invoquent les demandeurs, on ne saurait y voir une dérogation en l'espèce. D'après l'attestation sous serment fournie par le co-propriétaire de la firme Henry Smith et Co, les traverses en bois de 3 pieds et de 3 pieds et demi devaient servir de support aux rails de la mine et celles de 4 et demi à 6 pieds au chevalement du plafond des galeries. Ces dernières, tout au moins, qui constituaient la plus grande partie de la cargaison, doivent être considérées comme du bois de mine, au sens propre du terme, puisqu'elles devaient servir à la construction des galeries. Or, d'après les propres déclarations des demandeurs, la convention en question ne vise pas les navires chargés de bois de mines.

D'après ce qui vient d'être dit, les traverses les plus longues doivent être considérées, selon l'article 21, n° 20 de l'Ordonnance des prises, comme de la contrebande absolue : en ce qui les concerne la notion de la destination ennemie n'entre pas en ligne. Mais le jugement de première instance doit être encore considéré comme fondé en ce qui concerne le reste de la cargaison. Les traverses que l'on doit considérer comme contrebande relative, aux termes de l'article 23, n° 20 de l'Ordonnance des prises, ayant pour destination Hull, une base d'approvisionnement de l'ennemi, il y a présomption légale, aux termes de l'article 33, alinéa 1 *e* de l'Ordonnance des prises, qu'elles doivent servir à un but ennemi. Les demandeurs n'ont pas réfuté cette présomption. Et notamment les attestations sous serment, produites par eux en première instance et en appel, ne sont pas de nature à réaliser cette réfutation. Elles ne prouvent pas qu'il ait été déjà disposé de ces traverses dans un but innocent ; au contraire, elles devaient être prises en dépôt par le destinataire qui fait le commerce du bois. Dans ces conditions, on ne peut absolument pas savoir quelle serait la destination finale des traverses et dans quel but elles seraient utilisées.

D'après la jurisprudence constante de la Cour suprême des prises, il ne saurait être question, en l'espèce, d'une réfutation de la présomption de destination ennemie.

La décision quant aux dépens découle du § 37 du Code des Cours de prises

Du 5 octobre 1916.— Cour suprême des prises de Berlin.

48

Cour suprême des prises de Berlin, 6 octobre 1916

CONTREBANDE DE GUERRE, CONTREBANDE RELATIVE, DESTINATION ENNEMIE, PRÉSOMPTION, CHARGEMENT SUR UN NAVIRE A DESTINATION ENNEMIE, BASE DE RAVITAILLEMENT ENNEMIE ; ART. 37, ALIN. 2, ORDONNANCE DES PRISES, DROIT POSITIF, TRIBUNAUX DE PRISES, RÈGLE OBLIGATOIRE.

Pour que des marchandises de contrebande de guerre relative puissent être confisquées, il ne suffit pas que le navire sur lequel elles se trouvent ait une destination ennemie, il faut qu'elles aient elles-mêmes cette destination ;

Mais il y a présomption que des marchandises de contrebande de guerre relative doivent être débarquées dans un port ennemi, lorsqu'elles sont chargées sur des navires pouvant ou devant toucher des ports ennemis ;

Dès lors, si les ports ennemis indiqués comme destination d'un navire constituent des bases de ravitaillement ennemies, les marchandises de contrebande à bord de ce navire peuvent être régulièrement confisquées ;

C'est vainement qu'il serait prétendu que le navire ne devait toucher aux ports indiqués que pour y recevoir des ordres.

La règle de l'alinéa 2 de l'article 37 de l'Ordonnance des prises allemande du 30 septembre 1909-3 août 1914 est, non pas une simple instruction pour les commandants de navires de guerre, mais un principe qui oblige matériellement les tribunaux de prises.

(Voilier norvégien *Semantha*)

La Cour suprême des prises de Berlin a, dans sa séance du 6 octobre 1916, rendu la sentence suivante, touchant l'affaire du voilier norvégien *Semantha*, port d'attache Lyngör, sur appel interjeté par la Norsk Varekrigsforsikring contre la sentence de la Cour des prises de Hambourg en date du 19 avril 1916 :

Le voilier à quatre mats *Semantha*, propriété de la Société sans responsabilité Semantha, de Lyngör et portant alors légitimement le pavillon norvégien, a été capturé et coulé, le 3 février 1915, avec sa cargaison, dans l'Océan Atlantique, par un navire de guerre allemand. La cargaison se composait de 59.615 sacs de blé et le *Semantha*, qui avait quitté

Portland Oregon), devait se rendre à Queenstown, Falmouth ou Plymouth, pour y attendre des ordres (for orders). La destruction de la prise fut ordonnée parce que, selon le rapport de l'officier commandant le croiseur auxiliaire, elle n'aurait pu être conduite à un port. Ce convoi aurait compromis les opérations auxquelles se livrait alors le navire de guerre ; le voilier saisi n'aurait pu suivre immédiatement le croiseur auxiliaire sans qu'il y ait risque de reprise, des croiseurs britanniques se trouvant dans le voisinage. Des réclamations ont été formulées par le capitaine du navire touchant ses biens personnels et la perte de son fret : par les armateurs, pour le navire et une partie de la cargaison ; par la Compagnie d'assurances de guerre des marchandises norvégienne, pour une partie de la cargaison. Les demandeurs ont fait valoir que le *Semantha* devait gagner les ports susmentionnés, pour y recevoir des ordres ; que par conséquent, la présomption de destination ennemie du blé n'était pas fondée, aucune certitude ne pouvant exister touchant le lieu vers lequel il aurait été réellement dirigé, s'il avait atteint l'un des ports prescrits.

La sentence de la Cour des prises de Hambourg, en date du 19 avril 1916, a repoussé les réclamations et légitimé la destruction du navire. La Cour des prises a estimé que la présomption de destination ennemie n'était pas détruite du fait que le navire n'aurait reçu d'indications, quant au déchargement de la marchandise, que dans les ports susmentionnés ; en effet, Queenstown, Falmouth et Plymouth, qui servaient tous à l'ennemi de base d'opération ou de ravitaillement, devaient être touchés, en premier lieu, par le *Semantha*. C'est donc vers ces ports que, aux termes de l'Ordonnance des prises, la cargaison était dirigée.

La Compagnie d'assurances de guerre des marchandises norvégienne a appelé de ce jugement. Pour motiver l'appel, elle n'a fait que réitérer, avec plus de détails, ce qu'elle avait déjà exposé en première instance. Son argument principal consiste à dire que, pour appliquer l'article 33, alinéa 1, *d* de l'Ordonnance des prises (ancienne rédaction), il s'agit de connaître le lieu de destination de la chose envoyée, c'est-à-dire de la marchandise, et non pas le port que le navire doit toucher d'abord. Dans l'espèce, le navire devait non décharger les marchandises dans les ports susmentionnés, mais y recevoir des ordres ; en d'autres termes, c'est dans l'un de ces ports seulement que des décisions auraient été prises quant à la direction définitive des marchandises. L'article 37, alinéa 2 de l'Ordonnance des prises est inapplicable parce que la règle qu'il contient est une simple instruction pour les commandants des navires de guerre et non pas un principe qui oblige matériellement les tribunaux de prises.

Le Commissaire impérial a combattu cette thèse.

L'appel n'est pas fondé.

Motifs :

La Compagnie demanderesse a évidemment raison quand elle prétend que la présomption de destination ennemie ne peut pas être uniquement basée sur l'article 33, alinéa 1 *d* de l'Ordonnance des prises (ancienne rédaction). La jurisprudence constante de la Cour suprême des prises a toujours admis que, dans l'application de cette règle, le criterium décisif c'est la destination de la marchandise et non celle du navire. Mais, dans l'espèce, seule la destination du navire vers l'un des trois ports ci-dessus mentionnés était indiquée : aucune décision n'avait encore été prise quant à la destination de la marchandise. Si le tribunal ne pouvait s'en référer qu'à l'article 33, alinéa 1 *d* de l'Ordonnance des prises, il y aurait une lacune considérable dans la loi, ce que la Compagnie demanderesse ne méconnaît pas d'ailleurs. En effet, il suffirait alors de charger de la con-

trebande sur des navires à destination de ports où ils iraient prendre des ordres, pour la soustraire à la confiscation, conformément aux raisons sus-alléguées. Ceci n'a pu être l'intention du législateur et ne l'a pas non plus été, comme il ressort de l'article 37, alinéa 2 de l'Ordonnance des prises. Cette règle établit une présomption quant au lieu de débarquement d'articles de contrebande relative, chargés sur des navires pouvant ou devant toucher des ports ennemis. Si, en pareil cas, les papiers de bord ne fournissent aucune indication quant au lieu de déchargement, le Commandant du navire de guerre est fondé à admettre que les objets mis en question doivent être déchargés dans le port ennemi. Cette règle revêt extérieurement la forme d'une instruction aux commandants des navires de guerre, mais l'Ordonnance des prises toute entière ne se présente pas, en somme, autrement. Mais elle contient, dans une large mesure, comme la Cour suprême des prises l'a maintes fois déclaré, le droit positif en la matière. Il n'y a aucune raison d'admettre que la disposition dont il s'agit ici ne contienne qu'une instruction aux commandants des navires de guerre. Au contraire le motif ci-dessus indiqué impose cette conclusion qu'il y a bien un principe de droit positif. Ceci admis, l'un des trois ports de Queenstown, Falmouth ou Plymouth doit être considéré comme port de déchargement et, par conséquent, de destination du blé. Les trois ports constituant des bases de ravitaillement ennemies, d'après les informations officielles que possède la Cour suprême des prises, il y a bien, pour le blé destination ennemie, aux termes de l'article 33, alinéa 1 *d* de l'Ordonnance des prises (ancienne rédaction). Les demandeurs n'ont pas essayé de détruire la présomption.

En conséquence, la sentence a été rendue comme elle devait l'être.

La décision quant aux dépens ressort du paragraphe 37 du Code des Cours de prises.

Du 6 octobre 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

49

Cour suprême des prises de Berlin, 6 octobre 1916

Droit de prise, exercice, navires de guerre, troupes, autorités des ports ; navire de mer, caractères, yacht, navigation maritime antérieure, navigation actuelle intérieure ; navire de commerce, définition, yacht a vapeur d'un particulier ; navire de commerce ennemi, Convention VI de La Haye du 18 octobre 1907, non-application.

Les dispositions du droit de prise s'appliquent non seulement aux navires capturés par des navires de guerre, mais aussi à ceux capturés par des troupes ou par les autorités d'un port.

On ne peut pas dire qu'un navire ne soit pas un navire de mer parce qu'il n'est utilisé actuellement que pour la navigation sur des canaux intérieurs, s'il a auparavant, à plusieurs reprises, traversé

l'Océan et servi à des voyages de plaisance dans un pays d'outre-mer ;

Ainsi, on doit considérer comme navire de mer un yacht de plaisance qui a auparavant, à plusieurs reprises, traversé l'Océan, quoique son propriétaire actuel ne l'utilise que pour la navigation sur des canaux intérieurs.

Les navires de commerce, soumis au droit de prise d'après l'Ordonnance allemande de 1909-1914, sont tous les navires autres que les navires d'Etat ;

On doit donc considérer comme navires de commerce, au sens de l'Ordonnance des prises allemande du 30 septembre 1909-3 août 1914, tous les bâtiments appartenant à des particuliers et spécialement les yachts à vapeur.

Le navire de commerce ennemi qui ne s'est pas trouvé dans un port allemand depuis que la guerre a éclaté ne peut pas profiter de l'immunité accordée par la Convention VI de La Haye du 18 octobre 1907.

(Yacht belge *Primavera*)

La Cour suprême des prises siégeant à Berlin a, dans sa séance du 6 octobre 1916, rendu l'arrêt suivant dans l'affaire du yacht belge *Primavera*, sur appel interjeté contre la décision de la Cour des prises de Hambourg du 20 mai 1916 :

Lors de l'occupation d'Anvers en octobre 1914, la Kommandantur du port opéra la prise d'un certain nombre de navires ennemis qui s'y trouvaient, parmi lesquels le yacht à vapeur belge *Primavera*. Comme le capitaine l'a fait connaître dans sa déposition, ce navire ne servait qu'à des voyages de plaisir, en particulier à des voyages en Norvège. Dans le recours qu'il a formé, le propriétaire actuel du bâtiment a déclaré que celui-ci avait auparavant appartenu à un Américain, qui avait fait avec le yacht plusieurs fois la traversée de l'Océan.

Dans sa réclamation, le propriétaire a surtout fait valoir que le yacht ne pouvait pas être considéré comme un navire de commerce au sens de l'Ordonnance des prises, et qu'en conséquence il n'était pas passible de prise. Même d'après les principes en vigueur pour la guerre continentale, la prise ne serait pas admissible.

Par décision du 20 mai 1916 (signifiée, le 9 juin 1916) la Cour des prises de Hambourg a repoussé la réclamation et ordonné la confiscation du yacht. Elle a considéré comme applicables les prescriptions de l'Ordonnance des prises qui entendent par navires de commerce tous les navires qui ne sont pas propriété de l'Etat.

Contre cette décision, le demandeur a interjeté appel dans les formes et les délais prescrits.

Il fait à nouveau valoir que le yacht *Primavera* n'a pas été capturé dans l'exercice du droit de prise sur mer, mais dans le port d'Anvers, c'est-à-dire à l'intérieur du territoire de la Belgique, ce qui constitue un acte de guerre continentale. Ce ne serait donc pas l'Ordonnance des prises qui devrait s'appliquer, mais les principes qui régissent la guerre continentale. Or, d'après ces principes, la prise est inadmissible.

Il observe, en outre, que le yacht n'est pas un navire de mer ; car il ne sert à son propriétaire actuel que pour voyager dans les canaux hollandais.

Il remarque, enfin, que le yacht n'est pas un navire de commerce et qu'il ne saurait par suite être soumis au droit de prise maritime ni d'après l'Ordonnance des prises, ni d'après les règles générales du droit des gens.

Le Commissaire impérial près la Cour suprême a contesté cette thèse.

L'appel doit être rejeté.

Motifs :

Le premier argument du réclamant, — à savoir qu'il ne s'agit pas dans l'espèce d'une capture effectuée dans l'exercice du droit de prise, puisqu'elle a été faite dans le port d'Anvers, — est sans valeur. Comme on l'a déjà déclaré dans l'affaire du navire *Primula* (1), il résulte du paragraphe 23 du Code des Cours de prises que le législateur a également prévu le cas où les navires sont capturés non pas par des navires de guerre, mais par des troupes ou des autorités du port, et a décidé que toutes les dispositions du droit de prise s'appliquent à ces dites « prises de port ».

L'affirmation du réclamant que le yacht *Primavera* n'est pas un navire de mer, puisqu'il n'est utilisé que pour la navigation sur des canaux hollandais, est réfutée par la déclaration ci-dessus indiquée du capitaine, ainsi que par les déclarations antérieures du demandeur lui-même, aux termes desquelles le yacht aurait, auparavant, à plusieurs reprises, traversé l'Océan et servi à des voyages de plaisance en Norvège. Le navire a donc bien le caractère d'un navire de mer : peu importe le but auquel l'affecte son propriétaire actuel. Le yacht ayant été saisi comme navire de mer dans un port de mer, c'est donc le droit de la guerre maritime qui s'applique, et non pas celui de la guerre continentale : l'article 53, alinéa 2, du Règlement de La Haye du 18 octobre 1907, sur les lois et coutumes de la guerre sur terre, fait précisément une réserve pour les cas réglés par le droit maritime : or il s'agit ici d'un cas de cette nature, comme nous l'avons montré plus haut.

La Convention VI de La Haye ne doit pas, dans l'espèce, être prise en considération, parce que le navire ne s'est pas trouvé dans un port allemand depuis que la guerre a éclaté.

Il faut encore repousser l'argument, tendant à écarter l'application de l'Ordonnance des prises, parce que le *Primavera* ne constituerait pas, en sa qualité de yacht à vapeur, un navire de commerce au sens de cette Ordonnance. Le juge de première instance a avec raison refusé de tenir compte de cet argument. Le fait qu'on doit considérer comme navire de commerce, d'après l'Ordonnance des prises, tout navire qui n'est pas une propriété de l'Etat résulte clairement, non seulement des termes de ladite Ordonnance, mais encore des débats de la Conférence navale de Londres dont est sortie la Déclaration sur le droit de la guerre maritime qui a servi de base à cette Ordonnance. Au cours des délibérations sur le blocus à la Conférence de Londres, le plénipotentiaire des Etats-Unis Wilson a déclaré que l'expression « navire de commerce » est susceptible de recevoir des interprétations différentes : que, sous cette expression, on comprend généralement les navires qu'on appelle « *merchant ships* » et qu'on divise les navires en deux catégories : 1° les navires d'Etat ; 2° les navires privés, ce dernier terme comprenant toute espèce de navires privés, les navires de commerce, les yachts des particuliers, etc. ; il demanda seulement à la Conférence de donner une interprétation de l'expression : « navires de commerce ». Et voici celle qui lui fut donnée par la Conférence : « Après explication il est entendu que le sens indiqué par M. Wilson sera considéré

(1) V. ci-dessus, p. 13.

comme le sens exact du mot « navire de commerce » qui, ainsi que l'indique M. Renault, comprend tous les navires autres que les navires d'Etat » (Niemeyer, *Urkundenbuch zum Seekriegsrecht*, t. III, p. 1545). L'expression a eté employée dans ce sens par la Déclaration de Londres. C'est également ainsi qu'il faut comprendre le terme « navire de commerce » dans l'Ordonnance des prises. Cela est dit expressément dans le paragraphe 2 du Code des Cours de prises, disposition qui, sans aucun doute, se réfère à l'interprétation donnée de l'expression par la Conférence de Londres. Mais cela résulte également de l'Ordonnance des prises elle-même. A l'article 10 il est question en général des navires ennemis sujets à capture, et à l'article 6 on excepte de la capture certaines espèces de navires qui, incontestablement, ne rentrent pas dans la notion des navires de commerce au sens étroit que le demandeur entend donner à ces mots. S'il ne fallait considérer comme navires de commerce que les navires servant au commerce maritime proprement dit, il n'eût pas été nécessaire d'excepter du droit de capture maritime les navires-hôpitaux, les bateaux de pêche côtière et les navires affectés à des missions religieuses, etc., car, comme, d'après cette conception, le droit de prise maritime ne les concernerait pas, ils n'y seraient pas assujettis même si l'exception ci-dessus n'avait pas été formulée.

La Cour suprême des prises a déjà consacré cette manière de voir dans l'affaire de prise relative aux sept allèges capturées à Libau, en déclarant qu'en soi il faut traiter comme navires de commerce, au point de vue des dispositions concernant les prises, tous les navires qui sont « propriété privée » (1). Le cas qui nous occupe ici ne donne pas l'occasion de s'écarter d'une pareille conception.

La décision quant aux frais résulte du paragraphe 37 du Code des Cours de prises.

Du 6 octobre 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

50

Cour suprême des prises de Berlin, 6 octobre 1916

COUR DES PRISES, PROCÉDURE, RÉCLAMANT, QUALITÉ ; CONTREBANDE DE GUERRE, CONTREBANDE ABSOLUE, INSTRUMENT OU APPAREIL EXCLUSIVEMENT FAIT POUR LA FABRICATION DU MATÉRIEL DE GUERRE, CARACTÈRES, CONDITIONS, BUT DE GUERRE CERTAIN, PRESSE HYDRAULIQUE, CAPTURE, VALIDITÉ.

Une personne peut être admise comme « réclamante » devant la Cour des prises, si elle montre, par la production qu'elle fait de l'original du connaissement de la marchandise prétendue indûment saisie, qu'elle était propriétaire de celle-ci au moment de l'expédition et n'en avait pas fait la transmission à un tiers.

En déclarant contrebande de guerre absolue « les instruments et appareils exclusivement *faits pour la fabrication du matériel de*

(1) V. ci-dessus, p. 115.

guerre », l'Ordonnance des prises allemande du 30 septembre 1909-3 août 1914 a voulu comprendre sous ces expressions, non pas uniquement les machines pour lesquelles on peut conclure avec une certitude complète à un but de guerre, mais aussi celles pour lesquelles une autre sorte d'utilisation peut être imaginée et dont la destination belliqueuse peut, dans les circonstances de l'espèce, être prouvée d'une manière certaine ;

Il en est ainsi spécialement pour une presse hydraulique, propre à confectionner des armes et des munitions de guerre, qui est susceptible d'être utilisée dans un but non belligérant ;

Une machine de guerre de cette nature doit être considérée comme devant être employée à un but de guerre, lorsqu'elle est expédiée dans un pays ennemi dont l'industrie, à l'époque où la saisie a eu lieu, devait songer avant tout à se procurer des munitions de guerre ;

... Alors, au surplus, que le réclamant n'a fait devant la Cour aucune tentative pour fournir des renseignements établissant la destination pacifique de la machine.

(Vapeur danois *Heini*)

La Cour suprême des prises siégeant à Berlin a, dans sa séance du 6 octobre 1916, rendu l'arrêt suivant au sujet du vapeur danois *Heini*, sur appel interjeté contre la décision de la Cour des prises de Kiel du 24 mai 1916 :

Le 13 décembre 1915, le vapeur danois *Heini*, transportant des marchandises de Copenhague vers Raumo, fut arrêté et capturé par un navire de guerre allemand comme chargé de contrebande de guerre. Il fut amené à Swinemünde, puis relâché après que les marchandises suspectes — un certain nombre de tours avec leurs accessoires en caisses, ainsi que des colis contenant les éléments d'une presse hydraulique — eurent été déchargées et livrées.

Les différentes personnes intéressées dans la cargaison ont réclamé pour les parties du chargement qui avaient été confisquées. La Cour des prises de Kiel, par décision du 24 mai 1916, a validé la saisie de la presse et rejeté la réclamation.

La Société réclamante A. G. Nielson et Winther a interjeté appel.

L'appel doit être rejeté.

Motifs :

En ce qui concerne le doute émis par le premier juge quant à la qualité de la Société réclamante, on peut n'en pas tenir compte ici. Conformément à son texte, le connaissement concernant la presse hydraulique a été dressé en original et en copie, et la réclamante a produit l'original. Il n'y a donc pas eu transmission et tout porte à croire que la réclamante était encore propriétaire au moment de l'expédition.

Le premier juge est arrivé à la conclusion que, dans la cause, la presse hydraulique était fabriquée exclusivement pour la confection d'armes et de matériel de guerre. Il s'est basé, pour en juger ainsi, sur une démonstration à laquelle la Cour suprême des prises ne peut que se rallier, étant donné les circonstances de l'espèce. Sans doute la supposition, qu'on avait faite au début, que la presse était un complément des tours, se trouvant dans le navire, ne fut pas confirmée. Mais cela ne peut rien changer aux résultats

de la démonstration. Etant donné qu'à l'époque où eut lieu la saisie, l'industrie en Russie devait songer avant tout à se procurer des munitions, la Société plaignante aurait dû expliquer les conditions de fait se rapportant à la fourniture très importante qui était en cause, tout au moins de façon à fournir une preuve quelconque de la destination pacifique de la machine, commandée seulement après le commencement de la guerre. Or il n'a été fait dans cette voie aucune tentative pour fournir à la Cour des renseignements quelconques. Cela est assez surprenant. Il en résulte que les soupçons qui par ailleurs étaient déjà très forts se sont transformés en une certitude complète.

Au reste, l'appelante a renoncé à justifier de cette façon la revendication qu'elle fait valoir. En réalité, elle se borne à combattre l'application du droit faite par le premier juge. Elle a soutenu que, dans le cas en litige, il y avait à rechercher, non pas si la machine devait servir à la fabrication d'armes ou de matériel de guerre, etc. mais si la machine, *étant donné son caractère*, apparaissait comme construite *exclusivement* dans ce but ou comme *pouvant* être employée également pour d'autres buts, laminoirs, etc., la possibilité d'une utilisation de la presse dans un but non belliqueux suffisant à écarter la condition préalable d'une confiscation conforme à la législation des prises.

A cet égard, la formule de l'article 21, n° 18, de l'Ordonnance des prises : « Instruments et appareils exclusivement faits pour la fabrication du matériel de guerre » laisse place au doute. Elle est empruntée à la Déclaration de Londres, qui n'offre aucun criterium pour son interprétation, ni dans son texte, ni dans les explications annexées.

Il est évident que, par cette formule, on a voulu faire figurer sur la liste de la contrebande absolue uniquement les instruments et appareils pour lesquels on pouvait conclure avec une certitude complète à un but de guerre. Mais il peut arriver que, dans un cas particulier, cette conclusion en faveur d'une destination belliqueuse résulte d'une manière certaine des circonstances de l'espèce, et l'on n'a pas pu vouloir dire que des machines, dont la destination à la fabrication d'armes ou de munitions peut être prouvée, devaient être soustraites à la confiscation parce qu'une autre sorte d'utilisation pourrait être imaginée en ce qui les concerne.

Si on devait accepter l'argumentation de la réclamante, il faudrait dire qu'une machine qui indubitablement doit être employée à la fabrication d'armes ou de munitions, mais qui, d'après ses aptitudes objectives, peut être affectée à d'autres objets, non seulement ne sera pas de la contrebande absolue, mais ne sera même pas en principe de la contrebande de guerre : en effet, la liste de la contrebande relative ne contient aucune rubrique dans laquelle on pourrait la faire rentrer. La puissance belligérante serait donc tenue de la laisser transporter chez l'ennemi sans y mettre d'obstacles. Cette argumentation ne paraît pas justifiée. Le fait qu'on ne rencontre pas non plus de machines de cette sorte sur la liste de la contrebande relative montre qu'au regard de la formule de la Déclaration de Londres (n° 11 de l'article 22) et en conséquence de celle de l'Ordonnance des prises (article 21, n° 18, toute la question est de savoir si l'instrument ou sa machine doit ou non servir en réalité a un but de guerre. En employant cette formule on a seulement voulu dire que, dans les cas les plus habituels où l'on prend pour criterium les aptitudes objectives de la machine, la simple possibilité d'une utilisation belliqueuse ne peut être considérée comme suffisante.

Du 6 octobre 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

51

Cour suprême des prises de Berlin, 27 octobre 1916

DOMMAGES-INTÉRÊTS, DEMANDE, REJET, NAVIRE NEUTRE, CARGAISON, SAISIE, RELAXE, DROIT DE PRISE, MOTIFS SUFFISANTS, SOUPÇON DE RÉSISTANCE PAR LA FORCE A DES MESURES DE PRISE, SOUPÇON DE TRANSPORT DE CONTREBANDE DE GUERRE.

L'armateur et les affréteurs d'un navire de commerce neutre n'ont pas droit à des dommages-intérêts, en cas de capture de ce navire et de son chargement par un vaisseau de guerre belligérant, quoique le navire et la cargaison aient été ensuite relaxés, si le commandant du vaisseau de guerre a eu des motifs suffisants de croire que le navire voulait résister par la force aux mesures de prise et qu'il contenait des marchandises de contrebande de guerre ;

Il en est spécialement ainsi quand le capitaine du navire, loin de stopper conformément au signal de pavillon donné par le vaisseau de guerre et aux coups de semonce tirés par celui-ci, a viré de bord et, continuant sa route, s'est dirigé sur ce vaisseau, ne finissant par s'arrêter qu'après avoir reçu dudit vaisseau des coups à obus ;

Le commandant d'un vaisseau de guerre est en droit de saisir un navire pour soupçon de transport de contrebande de guerre, bien que le minerai qu'il portait fût indiqué dans les papiers de bord comme n'étant pas de ceux qui figurent sur la liste de la contrebande relative, s'il n'était pas possible au capitaine de s'assurer par lui-même, et sans un examen par un laboratoire, que telle était bien la nature du minerai transporté.

(Vapeur suédois *Gœtaland*)

La Cour suprême des prises de Berlin, dans sa seance du 27 octobre 1916, a rendu l'arrêt suivant dans l'affaire du vapeur suédois *Gœtaland*, port d'attache Gotenburg, sur appels interjetés contre la décision de la Cour des prises de Hambourg du 19 avril 1916 :

Le 15 août 1915, un sous-marin allemand aperçut le vapeur suédois *Gœtaland*, qui se trouvait en cours de route de Narvik à Middlesbrough avec un chargement de magnétite (en réalité de minerai de fer oxydulé). Le capitaine Norén du *Gœtaland* n'obéit pas au signal de stopper que lui fit le sous-marin en s'avançant ; il vira de bord, au contraire, et s'approcha dudit sous-marin. Ce n'est qu'après plusieurs coups de semonce que le capitaine stoppa et se rendit avec ses papiers à bord du sous-marin. Finalement le commandant de ce dernier avait fait tirer à obus, ce qui avait endommagé le navire et si grièvement blessé le premier mécanicien qu'il mourut peu après.

D'après le rapport de prise, le navire a été capturé pour cause de résistance et pour transport de contrebande.

La cargaison a été relachée, un rapport ayant établi qu'elle se composait

de minerai de fer oxydulé, c'est-à-dire d'un produit ne rentrant pas dans la liste de la contrebande relative.

La Cour impériale des prises de Hambourg, par sentence du 20 octobre 1915 et sans débats préalables, a également relaché le navire parce que la preuve n'avait pas été faite qu'il s'était opposé par la force aux injonctions du sous-marin.

Lorsque la Cour des prises eut fait connaître ses décisions, l'armateur et les affréteurs du navire ont réclamé des dommages-intérêts.

La Cour impériale des prises a repoussé ces réclamations comme non-fondées.

L'appel interjeté contre cette décision par les demandeurs n'est pas fondé.

Motifs :

Les preuves fournies sont incomplètes. En effet, si le capitaine du *Gotaland* a été entendu à plusieurs reprises et en détail, si on lui a donné l'occasion de faire des déclarations écrites, touchant les motifs du premier jugement de prise, aux termes duquel le navire avait été relâché, par contre le commandant du navire de guerre n'a pas eu la possibilité de s'expliquer aussi abondamment et à plusieurs reprises. Cependant il était superflu de compléter l'administration des preuves, parce que les appels ne pouvaient être couronnés de succès, même si l'on appréciait les faits d'après l'exposé du capitaine Norén et en admettant que tout s'est passé comme il le prétend.

Les représentants des demandeurs méconnaissent la situation lorsqu'ils tentent d'expliquer que l'attitude de Norén a été correcte. Au contraire, il a continuellement agi à l'encontre des mesures de prise qui lui étaient intimées jusqu'au moment où, finalement, il arrêta son navire et se rendit en canot à bord du sous-marin. Il est impossible d'établir s'il est vrai qu'il n'a pu distinguer le premier signal de pavillon. Mais on n'en est pas resté à ce signal de pavillon ; des coups de canon ont été tirés et le capitaine ne pouvait se tromper sur leur signification. Il ne stoppa pas, diminua d'abord seulement de vitesse et fit continuer sa route au navire, à machine ralentie. Ses allégations comme quoi il a voulu éviter de faire faire hélice arrière — manœuvre si répandue et fréquente — pour ménager sa machine, tiennent d'autant moins debout que peu d'instants après il fit pourtant renverser sa machine pour se retourner vers le sous-marin. Mais il ne se contenta pas de laisser marcher son navire. Il vira de bord et se dirigea sur le sous-marin. En admettant même qu'il fût de bonne foi lorsqu'il prit cette décision, les coups de canon, qui se suivaient rapidement, durent bien lui faire comprendre qu'elle ne répondait pas aux intentions du commandant du sous-marin. Si, à ce moment encore, les signaux de pavillon n'étaient pas clairs, il était impossible de se tromper sur les coups de canon. Ils exprimaient ce dont le capitaine lui-même devait le plus se préoccuper et ce qu'il aurait dû comprendre, sinon plus tôt, du moins au moment où ayant viré de bord et continuant à se diriger sur le sous-marin les coups de semonce ne cessaient pas d'être tirés. Car si la distance qui séparait alors les deux bâtiments était encore considérable — le capitaine prétend qu'elle était de 2 milles et demi et que s'étant rapproché finalement jusqu'à 1.000 m. il a dû parcourir encore 3 kil. et demi après son virage — rien n'était plus facile à comprendre que c'est précisément la conservation de la distance qui importait au sous-marin, qu'il ne voulait pas permettre un rapprochement plus considérable et en fin de compte dangereux et qu'il entendait maintenir loin de lui ce grand bâtiment. Mais le capitaine ne tint aucun compte de tous les coups de

semonce. Ce n'est qu'après avoir reçu des coups à obus et après s'être tellement rapproché qu'il ne pouvait plus faire croire que les signaux étaient indistincts qu'il condescendit à obtempérer aux ordres du navire de guerre. Il a prétendu pour sa défense qu'il avait fait tout cela pour n'avoir pas à ramer trop longtemps en canot : ce n'est pas une justification de sa conduite. Il aurait dû se dire que le sous-marin, qui n'avait aucune raison de traîner les choses en longueur, se serait rapproché de lui dès qu'il aurait stoppé et, de plus, tout cela est inconciliable avec la gravité de la situation. Les faits prouvent que, mécontent d'être troublé dans son voyage, le capitaine n'a obtempéré aux ordres du sous-marin qu'à contre-cœur, en hésitant et qu'il ne l'a fait que de la façon qu'il s'était mise dans la tête. Quant, au commandant du sous-marin, il ne pouvait pas savoir quels étaient les motifs du capitaine et ce qu'il poursuivait par une manœuvre des plus suspectes.

D'autre part, il faut reconnaître que, si l'on admet comme exactes les distances indiquées par le capitaine, les évènements ne se sont pas déroulés jusqu'au point où une tentative d'éperonnage du sous-marin aurait pu immédiatement être faite, même si telle en avait été l'intention du capitaine. Il faut songer aussi qu'il s'agit d'un navire neutre, dont le capitaine, par surcroit, pouvait avoir la conscience tranquille touchant la cargaison. Dans ces conditions, procéder à des hostilités contre le sous-marin aurait été un acte incompréhensible et inconciliable avec toute saine raison. C'est pourquoi la Cour suprême, comme la Cour de première instance, n'admet pas que la preuve ait été faite des intentions hostiles du capitaine. Toutefois l'entêtement du *Gœtaland* à résister aux mesures de prise du sous-marin, poussé au point que le navire de guerre a dû recourir aux armes pour se faire obéir, devait inspirer le soupçon qu'il projetait l'emploi de moyens violents. La saisie du navire aux fins d'enquête judiciaire sur sa conduite était donc justifiée, voire même nécessaire. Peu importe à ce point de vue cette circonstance, invoquée par les représentants des demandeurs, que finalement le capitaine Norén s'est rendu à bord du navire de guerre pour y être interrogé. La seule certitude que peut en retirer le commandant c'est qu'il n'avait pas affaire à un navire ennemi naviguant sous pavillon neutre. On comprend que pour le surplus les tentatives faites par le capitaine de justifier son attitude, n'aient pas suffi au commandant pour qu'il considérât les faits comme éclaircis.

A cela vient s'ajouter que le navire n'a pas été saisi seulement sur soupçon de résistance violente, mais encore parce qu'il était supposé transporter de la contrebande relative. Il est vrai que, sous ce rapport, les soupçons n'ont pas été confirmés. Les indications du manifeste et autres papiers de bord, établissant que la cargaison du *Gœtaland* se composait de minerai de magnétite, se sont révélées exactes. Mais il a fallu, pour l'établir, un examen du minerai par le laboratoire des forges de l'Etat. Le commandant du sous-marin ne pouvait pas se faire d'opinion à ce sujet. Comme le dit le rapport produit, il devait tenir compte de la possibilité, très vraisemblable, d'un transport de minerai d'hématite ou de tout autre minerai figurant sur la liste de la contrebande relative. Le rapport de prise indique, il est vrai, que le minerai est de la magnétite. Mais il n'en résulte pas que le commandant ait reconnu la nature de la cargaison et l'ait incriminée parce qu'il avait cru, par erreur, que la magnétite ou le minerai de fer oxydulé constituaient de la contrebande relative. Manifestement le commandant n'a fait qu'employer la désignation que portait la cargaison dans les papiers de bord. D'après les circonstances il était légitime de refuser

à cette cargaison le chemin d'un pays ennemi tant que la nature du minerai n'aurait pas été établie.

Pour ces motifs, la demande en dommages-intérêts des intéressés n'est pas fondée. Les frais de la procédure d'appel sont à la charge des demandeurs.

Du 27 octobre 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

52

Cour suprême des prises de Berlin, 27 octobre 1916

TRANSFERT DE PAVILLON APRÈS LE COMMENCEMENT DES HOSTILITÉS, PRÉSOMPTION DE NULLITÉ, PREUVE CONTRAIRE, ARTICLE 12 DE L'ORDONNANCE DES PRISES ALLEMANDE DE 1909-1914, SENS DE CETTE DISPOSITION.

L'article 12a de l'Ordonnance des prises allemande du 30 septembre 1909-3 août 1914, aux termes duquel les navires qui, après le commencement des hostilités, sont transférés d'un pavillon ennemi sous un pavillon neutre doivent être considérés comme ayant un caractère ennemi, à moins que le commandant n'ait acquis la conviction que le transfert aurait eu lieu même si la guerre n'avait pas éclaté, n'a pas entendu dire autre chose que ce que prescrit l'article 56 de la Déclaration navale de Londres du 26 février 1909, à savoir que le transfert du pavillon ennemi sous un pavillon neutre, opéré après le début des hostilités, doit être considéré comme nul, à moins qu'il ne soit prouvé qu'il n'a pas eu lieu pour échapper aux conséquences qu'entraîne la qualité de navire ennemi ;

Dès lors, au cas de transfert d'un navire du pavillon ennemi sous un pavillon neutre après le commencement des hostilités, il appartient au propriétaire du navire, pour échapper à la présomption de nullité de ce transfert, de faire la preuve qu'il n'a pas eu lieu pour assurer au navire la protection du pavillon neutre.

(Vapeur norvégien *Cubano*)

La Cour suprême des prises de Berlin, dans sa séance du 27 octobre 1916, a rendu l'arrêt suivant dans l'affaire du vapeur norvégien *Cubano*, port d'attache Tœnsberg, sur appel interjeté par la Compagnie de navigation norvégienne du Golfe du Mexique, contre la décision rendue le 20 mai 1916 par la Cour des prises de Hambourg :

Le 2 juin 1915, le vapeur norvégien *Cubano*, naviguant sous pavillon norvégien et transportant une cargaison de marchandises en ballots, faisait route de Christiania vers les Indes Orientales, lorsqu'il fut capturé par un sous-marin allemand. Il se révéla qu'il s'agissait de l'ancien

vapeur britannique *Strathmore* qui venait récemment de changer de nom et de pavillon et était devenu la propriété de la Compagnie de navigation norvégienne du Golfe du Mexique. C'était le premier voyage que, venu de Liverpool, le navire faisait sous pavillon norvégien. Le transfert de propriété au nouvel armateur s'était fait à Liverpool. Il n'y avait pas à bord de documents concernant le transfert. Le capitaine ne remit pas non plus de connaissements au commandant du navire de guerre. Déposés dans un tiroir spécial ils se seraient perdus avec le navire. Par contre, un certificat d'enregistrement du 28 mai 1915, un certificat de jaugeage du 26 mai 1915, le manifeste. un permis douanier, la patente de santé et d'autres papiers de bord furent produits. Le journal de bord n'était pas tenu à jour. Touchant le départ de Christiania, qui avait eu lieu le 28 mai 1915, il n'y avait que des minutes. Aux termes du manifeste il y avait à bord 2050 tonnes de marchandises de contrebande contre 2690 tonnes de marchandises libres. Il était impossible de vérifier l'exactitude du manifeste. Le commandant du sous-marin procéda à la destruction de la prise, en se basant sur l'article 12 de l'Ordonnance des prises.

Sur la publication qui en fut faite par la Cour impériale des prises de Hambourg, les armateurs et plusieurs propriétaires de la cargaison déposèrent des demandes en dommages-intérêts. La Cour des prises ne statua d'abord que sur les réclamations des armateurs. Elle jugea que le navire était sujet à capture, qu'il avait été légitimement détruit et elle rejeta la réclamation.

L'appel interjeté par la Compagnie de navigation contre cette décision n'est pas fondé.

Motifs :

Il s'agit de savoir si le navire capturé pouvait être traité, au point de vue du droit de prise, comme navire ennemi parce qu'il y avait eu transfert du pavillon ennemi au pavillon neutre après le début des hostilités. C'est avec raison que le juge de première instance a tranché cette question par l'affirmative bien que l'on ne puisse pas approuver d'une manière absolue les motifs de sa décision.

D'après l'article 56 de la Déclaration de Londres, le transfert du pavillon ennemi au pavillon neutre, opéré après le début des hostilités, doit être considéré comme nul, à moins qu'il ne soit prouvé qu'il n'a pas eu lieu pour échapper aux conséquences qu'entraîne la qualité de navire ennemi. La nullité du transfert est donc basée sur une présomption qu'il incombe au réclamant de détruire. La disposition correspondante, inscrite à l'article 12 de l'Ordonnance des prises, stipule que le navire doit être traité comme ennemi si le commandant ne peut arriver à la conviction que le transfert aurait eu lieu même si la guerre n'avait pas éclaté. Mais cela ne signifie nullement que. par une dérogation à l'article 56 de la Déclaration de Londres. la décision de la Cour des prises dépende uniquement de la question de savoir si le commandant, lors de la capture du navire, a eu des preuves qui lui ont permis ou auraient dû lui permettre de considérer la présomption légale comme détruite. Ce serait modifier. d'une façon peu conciliable avec le but et la tâche des juridictions de prise, une règle sur laquelle on s'était mis d'accord à la Conférence de Londres. Les termes de l'article 12 de l'Ordonnance des prises s'expliquent tout naturellement par ce fait que la règle de droit positif que le législateur avait en vue a reçu ici. comme dans d'autres parties de l'Ordonnance des prises, la forme d'une instruction adressée aux commandants de navires de guerre. Il va de soi que. pour se faire une conviction, le commandant ne peut se laisser guider que par les preuves qui lui sont fournies. Mais on n'a pas voulu.

pour cela, enlever aux réclamants la possibilité de produire de nouvelles preuves pour la décision subséquente des tribunaux de prise. Aussi l'article 13 *b* de l'Ordonnance des prises parle-t-il expressément de la preuve à faire devant la Cour des prises et renvoie-t-il en même temps à l'article 12 *a*, c'est-à-dire à la disposition dont il est question actuellement.

La présomption dont il s'agit part de cette idée que le transfert de propriété a eu lieu pour échapper aux conséquences de la qualité de navire ennemi, ou, comme il est dit à l'article 12 de l'Ordonnance des prises, que le transfert n'aurait pas eu lieu sans la déclaration de guerre. Ce que l'on doit entendre par là, dans l'esprit de la Déclaration de Londres, donne un aperçu des motifs auxquels les articles 55 et 56 de ladite Déclaration doivent leur origine. Le droit en vigueur jusque-là était incertain. Il n'y avait d'admis d'une façon plus générale que le principe inscrit à l'article 37 (V. Schramm, *Discussions et décisions de la Conférence de Londres*, p. 112), à savoir que le transfert opéré après le début des hostilités est nul s'il a eu lieu en cours de voyage. Contrairement à la règle de l'article 35, en vertu de laquelle le transfert de pavillon est nul lorsqu'il a pour but d'échapper aux conséquences de la qualité de navire ennemi, l'Allemagne avait d'abord proposé de considérer comme valables tous les transferts opérés avant le début de la guerre et comme nuls tous ceux qui auraient lieu après (dans ce système le jour décisif n'aurait pas été celui du début des hostilités, mais le premier jour de la période de deux semaines antérieure à ce début). On objecta qu'il ne fallait pas refuser la validité à la vente du navire faite de bonne foi. L'objection fut approuvée et, sur la proposition de l'Allemagne, on établit pour la vente avant le début des hostilités une présomption de bonne foi et pour la vente après ce début, une présomption de mauvaise foi. Seule la Délégation des États-Unis d'Amérique s'en tint au système d'après lequel toute vente, opérée avant le début des hostilités, devrait être considérée comme valable, si elle était inconditionnelle et absolue et si le premier propriétaire perdait le droit de disposer du navire et de réclamer le profit résultant de son emploi (Schramm, *op. cit.*, p. 230). La règle fut adoptée, mais sous cette réserve qu'elle s'appliquerait seulement aux ventes effectuées plus de 30 jours avant le début des hostilités. Pour les autres, même s'il était prouvé qu'elles n'étaient pas simulées, qu'elles étaient inconditionnelles et définitives, en particulier qu'elles ne contenaient pas de clause de rachat, on maintint la nécessité d'établir si le transfert de pavillon avait eu lieu, ou non, pour échapper aux conséquences de la qualité ennemie du navire. Il restait entendu que pour ces ventes il fallait savoir si, sous ce rapport, elles avaient été faites de bonne foi ou non. C'est pour répondre à cela que la Délégation allemande exposa qu'au sens des propositions qui avaient été faites, le transfert de pavillon serait nul et sans effet s'il avait pour but de couvrir le vendeur de la perte que lui ferait subir la saisie du navire : par contre le transfert serait valable si l'on pouvait admettre qu'il aurait eu lieu même si la guerre n'avait pas éclaté ou n'avait pas été imminente (Schramm, *op. cit.*, p. 228). On s'est rangé à cette manière de voir. La preuve en est fournie par le rapport de la Commission à la réunion plénière de la Conférence (*Proceedings of the international Naval Conference* 1908 p. 326), où il est dit qu'il est trop rigoureux de déclarer nuls tous les transferts opérés depuis le début de la guerre et que, s'il est raisonnable de présumer que le transfert du navire a eu lieu « *pour le faire bénéficier de la protection due à la neutralité* », il est pourtant équitable d'admettre la preuve du contraire. Le rapport de la Commission, comme le rapport

général de la Conférence, ne citent qu'un seul cas d'une pareille réfutation de la présomption : le cas de succession.

Il résulte de tout ceci que la distinction dont il s'agit ne réside pas dans la question de savoir si le transfert du navire sous le pavillon neutre, si la vente a été réelle, définitive et complète sous tous les rapports — ou non, mais dans la question de savoir si cette vente a été provoquée par la guerre et le danger qu'elle faisait courir au navire — ou si elle a eu lieu indépendamment de cet évènement. La présomption consiste à établir ce rapport d'origine. Et cela répond à la nature de l'affaire. Le passage d'un navire ennemi sous le pavillon neutre a toujours pour conséquence de supprimer le danger qu'il courait. Non seulement les intéressés le savent, mais d'une façon générale on devra admettre que, s'ils se sont décidés au transfert de propriété après le début de la guerre, c'est qu'ils ont eu la volonté et l'intention de supprimer le risque qu'ils couraient. En règle générale il ne s'agira pas simplement du désir de se procurer un moyen de transport car on atteindrait ce but par un contrat d'affrètement. Mais ce n'est pas ce que l'on recherche, qui est à proprement parler la protection du pavillon neutre. Il suffit que ce motif ait été concomitant.

Il n'y a aucun doute que l'Ordonnance des prises, dont les dispositions des articles 12 à 14 restent, d'ailleurs, absolument dans le cadre des articles 55 et 56 de la Déclaration de Londres, n'a pas entendu dire autre chose à l'article 12 *a*, malgré son libellé différent, que ce que prescrit la disposition correspondante de ladite Déclaration. Lorsqu'elle informe le commandant que l'important est qu'il puisse arriver à la conviction que le transfert de pavillon se serait produit même sans la guerre, elle n'a pas voulu dire autre chose que ce qu'exprime en un tour de phrase différent l'article 56, à savoir que la preuve doit être faite que le transfert n'a pas eu lieu pour échapper aux conséquences qu'entraîne la qualité de navire ennemi. Ceci ressort aussi des articles 13 *b* et *c* de l'Ordonnance des prises où le renvoi à l'article 12 *a* signifie que les deux tours de phrase ont le même sens.

Si, en se plaçant à ce point de vue, on aborde l'examen des preuves fournies, on ne peut nier qu'il ne s'agisse, en l'espèce, d'une vente sérieuse et définitive, vente qui devait faire passer à l'acheteur et le contrôle du navire et le profit de son emploi. Mais ceci ne suffit point. En vertu de la présomption légale, les demandeurs auraient dû faire la preuve que la vente n'a pas été conclue pour assurer au navire la protection du pavillon neutre. Et sous ce rapport il n'a rien été produit. La circonstance qu'avant la guerre l'ancien propriétaire avait déjà proposé la vente ne prouve rien. Les circonstances très différentes qui régnaient alors ne permettent pas de tirer des conclusions *a posteriori* touchant ce qui est arrivé dans les conditions totalement différentes créées par la guerre. Encore moins peut-on conclure quoi que ce soit, en faveur des demandeurs, de ce fait qu'ils ont eu des difficultés à obtenir du gouvernement anglais son consentement à la vente.

L'appel est repoussé. Les frais de la procédure d'appel sont à la charge de la Compagnie demanderesse.

Du 27 octobre 1916 — Cour suprême des prises de Berlin.

53

Cour suprême des prises de Berlin, 17 novembre 1916

NAVIRE DE COMMERCE, CARACTÈRES ; NAVIRE D'ÉTAT, CARACTÈRES, NAVIRE APPARTENANT A UNE SOCIÉTÉ COMMERCIALE SUBVENTIONNÉE PAR L'ETAT, ÉTABLISSEMENT A BORD D'UNE ÉCOLE DE NAVIGATION SOUS LA SURVEILLANCE DE L'ÉTAT ; NAVIRE DE HAUTE MER, CARACTÈRES ; NAVIRE CHARGÉ DE MISSIONS SCIENTIFIQUES, CARACTÈRES, NAVIRE ÉCOLE, MISSION SCIENTIFIQUE DEVENUE IMPOSSIBLE PAR LES CIRCONSTANCES DE LA GUERRE ; DROIT DE PRISE, EXERCICE, LIEU, GOLFES, PORTS.

Aux termes de l'Ordonnance des prises allemande du 30 septembre 1909-3 août 1914, d'accord avec la Déclaration navale de Londres du 26 février 1909, on désigne sous le nom de navires de commerce, susceptibles du droit de prise, tous bâtiments de mer n'appartenant pas à l'Etat.

Un navire qui appartient à une société par actions ennemie ayant pour objet les entreprises commerciales de toute espèce n'est pas un navire d'Etat et est dès lors susceptible de capture par application des règles du droit de prise, quoique l'Etat dont il a la nationalité ait occasionnellement subventionné la Société propriétaire et ait acquis des obligations de celle-ci pour une somme importante ;

Il importe peu également, à cet égard, qu'à bord de ce navire il ait été établi par la Société une école de navigation sous la surveillance de l'Etat.

Un navire qui n'a plus fait de voyages en mer depuis des années et est resté à l'ancre dans un port ne cesse pas pour cela d'être un navire de haute mer, alors qu'il peut facilement être retransformé en transport maritime.

Un navire école n'appartient pas à la catégorie des navires chargés de missions scientifiques qui sont déclarés exempts de capture par l'article 4 de la XI[e] *Convention de La Haye du 18 octobre 1907 et l'article 6 c de l'Ordonnance des prises allemande de 1909-1914.*

Un navire chargé d'une mission scientifique, qui, aux termes de l'article 6 de l'Ordonnance des prises, est comme tel exempt de capture, doit-il continuer à bénéficier de cette exemption, lorsque, à raison des circonstances de la guerre, notamment à raison de l'occupation par l'ennemi du port où il est ancré, il ne peut plus être donné suite à la mission dont il était chargé ? (non résolu).

Le droit de prise ne s'exerce pas seulement sur le théâtre de la guerre, mais partout où se fait la navigation maritime, par conséquent non seulement en haute mer mais aussi dans les golfes et dans les ports qui servent à la navigation maritime.

(Trois-mâts belge *Comte de Smet de Naeyer*)

La Cour suprême des prises de Berlin, dans sa séance du 17 novembre 1916, a rendu l'arrêt suivant dans l'affaire du trois-mâts belge *Comte de Smet de Naeyer*, port d'attache Anvers, sur appel interjeté par le Commissaire impérial contre la décision rendue le 20 mai 1916 par la Cour des prises de Hambourg :

Après la prise d'Anvers, les forces militaires allemandes saisirent, avec d'autres navires belges ancrés dans le port, le voilier *Comte de Smet de Naeyer* gréé en trois-mâts.

Le navire, construit en fer en 1877, a été employé comme bâtiment de transport jusqu'à 1906. A cette dernière date il a été acquis par l'Association maritime belge S. A., Société fondée au capital de 500.000 francs et dont le but est ainsi défini :

« L'armement, l'exploitation, l'affrètement, l'achat, la location et vente de navires à voile et à vapeur et toutes les opérations de commerce, d'industrie et de finances se rattachant à quelque titre que ce soit à la navigation maritime et fluviale, etc. Le ou les navires de la Société pourront être affectés à l'enseignement professionnel maritime, etc. ».

La Société a, à plusieurs reprises, touché une subvention du gouvernement belge et celui-ci possède des obligations de la Société pour une somme de 412.000 francs. L'école de navigation fondée par la Société est sous la surveillance de l'Etat.

Depuis que la Société se l'est procuré, le navire n'a pas quitté le port d'Anvers. Il a été utilisé comme navire-école et pourvu aux fins d'enseignement de dispositifs spéciaux, qui devraient être supprimés s'il devait servir de nouveau à la navigation. Son dernier certificat de classement date d'octobre 1910. L'école possède pour les voyages en mer un bâtiment à quatre mâts, l'*Avenir*.

Sur avis de la Cour des prises de Hambourg, la Société propriétaire a déposé une demande en restitution du navire.

La Cour des prises a conclu à la restitution du navire. L'appel interjeté contre cette décision par le Commissaire impérial est fondé.

Motifs :

Comme on l'a exposé plus en détail dans la sentence rendue le 6 octobre 1916 dans l'affaire du *Primavera* (1), l'Ordonnance des prises, d'accord avec la Déclaration de Londres, désigne du nom de navire de commerce tout bâtiment de mer qui n'appartient pas à l'Etat. Cela ressort implicitement de l'article 2 de l'Ordonnance des prises aux termes duquel ne sont exceptés de l'application du droit de prise que les navires d'Etat neutres. Mais, au cours des négociations de Londres, il a été dit expressément que le terme *navire de commerce* comprend tous les navires qui n'appartiennent pas à l'Etat. En conséquence, on a cru devoir à l'article 6 de l'Ordonnance des prises soustraire à la capture, à titre exceptionel, certains navires qui ne sont pas destinés à tirer un profit commercial de la navigation et qui ne sauraient être considérés comme des navires de commerce, au sens strict du mot. Mais on ne saurait mettre en question, de ce chef, l'application du droit de prise à un navire-école.

Le navire appartient à une Société par actions belge, qui a pour objet les entreprises commerciales de toute espèce. Ce n'est donc pas un navire d'Etat. Il n'est pas besoin d'insister longuement sur ce que la situation n'est en rien modifiée du fait que l'Etat belge a occasionnellement subventionné la Société et qu'il a acquis des obligations de cette dernière pour une somme importante.

(1) V. ci-dessus, p. 146

Il importe peu également, que le navire n'ait plus fait de voyages en mer depuis des années, notamment depuis qu'il est devenu vaisseau-école et qu'il soit resté à l'ancre dans le port d'Anvers. Il est exact, comme l'expose la Société demanderesse, que les allèges, les petits remorqueurs et autres bateaux semblables, exclusivement affectés à la circulation du port, ne tombent pas sous le coup du droit de la guerre maritime (V. décision de cette Cour du 27 juin 1916, affaires de l'*Assistent* et de l'*Undine* (1). Mais le navire dont il s'agit n'a pas cessé, même pendant sa destination actuelle, d'être un navire de haute mer. En outre il peut facilement être retransformé en transport maritime, puisque rien ne lui manque de ce qui est nécessaire pour en faire un navire capable sous tous les rapports de tenir la mer.

On peut laisser de côté la question de savoir si, au moment de la saisie, le port d'Anvers était théâtre de guerre maritime. Le droit de prise ne s'exerce pas seulement sur le théâtre de la guerre, mais partout où se fait la navigation maritime, par conséquent non seulement en haute mer, mais aussi dans les golfes et dans les ports qui servent à la navigation maritime. Cela s'applique tout aussi bien au port d'Anvers quoique les embouchures de l'Escaut ne soient pas en territoire belge.

Enfin on ne saurait admettre, avec la Cour de première instance, qu'un vaisseau-école appartienne à la catégorie des navires chargés de missions scientifiques, au sens de l'article 4 de la XI[e] Convention de la 2[e] Conférence de La Haye.

On peut laisser de côté la question de savoir si cet article 4 doit être interprété plutôt extensivement que restrictivement, comme l'a pensé le juge de première instance. L'article est, en effet, clairement libellé et n'a pas besoin d'interprétation. Il est évident qu'un vaisseau-école ne sert pas à une mission scientifique. Certes l'éducation soignée d'un officier de marine, d'un capitaine de navire suppose une base scientifique. On ne saurait contester qu'à bord d'un vaisseau-école on enseigne les sciences, les mathématiques, l'astronomie, etc. On peut bien admettre aussi que la science n'a pas seulement pour but la recherche, mais encore l'enseignement. Mais ce n'est le cas que si cet enseignement porte sur la science en elle-même, sur chaque branche de la science avec toutes ses dépendances et s'il a pour but de former des savants ou de préparer à une carrière scientifique. L'état de marin n'est pas une profession scientifique, c'est un métier pratique. Une école de navigation n'est pas un établissement scientifique, c'est une école spéciale. Pas plus qu'une école primaire d'architecture, où l'enseignement est en partie théorique, c'est-à-dire scientifique, l'école de navigation ne poursuit le progrès de la scienee en soi.

La Société demanderesse ne pouvant, du fait même que le navire saisi est un vaisseau-école, invoquer l'exception de l'article 6 de l'Ordonnance des prises, il est superflu d'examiner si cet article est encore inapplicable parce que depuis la prise d'Anvers et jusqu'à nouvel ordre (comme il est à présumer), le fonctionnement de l'école de navigation ayant pris fin, le navire ne servait plus à l'enseignement au moment de la saisie.

Le navire doit être confisqué. La réclamation est repoussée. Les frais des deux instances seront à la charge de l'Association maritime belge S. A.

Du 17 novembre 1916 — Cour suprême des prises de Berlin.

(1) V. ci-dessus, p. 115.

54

Cour suprême des prises de Berlin, 27 juin 1916

INDEMNITÉ, VALEUR DES MARCHANDISES, FIXATION ; DOMMAGES-INTÉRÊTS, CARACTÈRES, DROIT A DES DOMMAGES-INTÉRÊTS.

La valeur à fournir pour des marchandises saisies attribuées à l'administration militaire, puis déclarées libres au cours du procès de prise, doit être évaluée d'après le moment de la capture.

Toutes revendications dépassant la valeur d'une marchandise au moment de sa saisie rentrent dans le domaine des dommages-intérêts ;

Le droit à des dommages-intérêts ne vise que le dommage causé par une saisie illégitime.

(Vapeur danois *Kiew*)

Dans l'affaire du vapeur danois *Kiew*, la Cour suprême des prises de Berlin, a rendu, le 27 juin 1916, la sentence suivante, sur les réclamations formulées par les Sociétés par actions Carl Sœderberg à Stockholm, Lofgren et Jonssen à Halmstadt et le négociant de Hambourg F. Otto Grandefeld, contre la décision de la Cour des prises de Kiel, en date du 10 avril 1916 :

Par décision du 27 février 1916, l'Office des prises de Swinemünde a, conformément au § 46, al. 2 du Code des Cours des prises, attribué au Ministère impérial de la Marine, avant la sentence de la Cour des prises, diverses quantités de café et de cacao, réclamées par les demandeurs, comme faisant partie de la cargaison du vapeur *Kiew*. Ensuite, par décision du 3 mars 1916, sur rapport d'experts, ledit Office des prises a fixé le prix des marchandises en question.

Dans cette opération on a pris pour base d'évaluation la valeur qu'avaient les marchandises le jour de la capture du navire, c'est-à-dire le 18 janvier 1916. Les demandeurs ont déposé plainte devant la Cour des prises de Kiel contre cette façon d'agir. Ils ont fait valoir que ce n'est pas le jour de la capture qui aurait dû être pris en considération, mais celui de la décision d'attribution, ou celui de l'évaluation ou encore celui de la remise matérielle des marchandises au Ministère de la Marine. On aurait dû, ce faisant — disent-ils — tenir compte de la hausse très considérable qui s'était produite, sur les prix du café et du cacao, à l'intérieur, dans la période postérieure au 18 janvier 1916, du fait du blocus britannique. La Cour des prises a rejeté ces réclamations. Elle est partie de cette manière de voir que le moment du transfert est bien le moment normal pour l'évaluation de la valeur, mais que les demandeurs n'ont, quand même, aucun droit à la hausse extraordinaire des marchandises, survenue à l'intérieur, par suite de mesures de guerre : que seule la valeur commerciale normale doit être prise en considération, valeur largement couverte par l'évaluation de l'Office des prises, basée sur les prix du marché intérieur à la date du 18 janvier.

Les réclamations formulées contre cette décision n'ont pu être admises.

Motifs :

Les demandeurs prétendent que l'attributiou de la prise à un Office déterminé, faite en vertu du § 46, al. 2 du Code des Cours des prises par le Commissaire impérial, représente une vente forcée prescrite par l'Office des prises ; que la somme à fixer, puis à déposer ensuite, représente le prix des objets attribués. Cette manière de voir ne peut pas être considérée comme exacte. Elle ne répond ni à l'esprit, ni au but de la disposition. L'attribution a lieu parce que l'on suppose que la procédure de prise aboutira à la confiscation des marchandises attribuées. Ce n'est que pour le cas où cette supposition ne se réaliserait pas et où, la saisie n'étant pas maintenue, la prise serait restituée, que l'on doit prendre des mesures en faveur des intéressés, pour autant qu'ils pourraient être lésés par les dispositions déjà prises touchant les marchandises. C'est là le but de la fixation et du dépôt de la valeur de la prise, prescrits par le Code des Cours des prises. Il s'agit donc de savoir quels sont, dans ce cas, les droits des intéressés. La Cour suprême des prises a déjà décidé dans les affaires des vapeurs *Zaanstrom* (1) et *Batavier V* (2), à la date du 5 mai de cette année, que la valeur à fournir pour les marchandises saisies, attribuées à l'administration militaire, puis déclarées libres au cours du procès de prise, doit être évaluée d'après le moment de la capture. Il faut s'en tenir à ce principe.

Quand la Cour des prises conclut à la mise en liberté de la prise, cela entraîne comme conséquence l'annulation de la saisie et le rétablissement de la situation telle qu'elle aurait été sans la capture. Abstraction faite de certains dommages-intérêts, cela se fait, lorsque la prise existe encore et se trouve à la disposition des autorités, par la restitution des objets. Si l'on a disposé de la prise et si, par conséquent, la restitution ne peut avoir lieu, c'est la valeur qui doit lui être substituée. Il résulte des effets mêmes de la levée de saisie, que l'on vient d'indiquer, que, dans un cas pareil, la valeur doit être calculée d'après le moment de la saisie. C'est, en effet, cette valeur là, incorporée dans la prise, qui a été enlevée à l'intéressé par la capture. C'est de ce point de vue que la fixation de la valeur doit être faite par l'Office des prises.

Le choix d'un autre moment pour l'évaluation de la valeur conduit — spécialement pour les marchandises à valeur qui varie sur le marché — à des résultats inexacts et, selon les circonstances, mêmes injustes. En l'espèce, l'évaluation de la valeur, d'après le prix du marché, au jour de l'attribution à l'Administration de la Marine, si l'on prenait pour base les prix de l'intérieur, assurerait aux demandeurs, par suite de la hausse survenue, un avantage disproportionné ; par contre, si les prix avaient baissé, le calcul fait sur cette base ne procurerait aux intéressés qu'un équivalent insuffisant pour les biens qui leur ont été pris.

Toutes les revendications, dépassant la valeur de la marchandise au moment de la saisie, rentrent dans le domaine des dommages-intérêts auquel le § 46, al. 2 du Code des Cours des prises n'a rien à voir. Les intéressés restent libres de réclamer des dommages-intérêts, si leurs réclamations sont fondées. Sous certaines conditions, les fluctuations de prix sur le marché pour les articles saisis peuvent avoir leur importance en ce qui concerne la question des dommages-intérêts. Cependant, même en se plaçant à ce point de vue, on ne parviendrait pas à justifier le

(1) V. ci-dessus, p. 97.
(2) V. ci-dessus, p. 90.

dédommagement que réclament les demandeurs pour la différence de valeur des marchandises au jour de la saisie et à une date ultérieure, par suite de la hausse sur le marché intérieur. Le droit aux dommages-intérêts admis par l'Ordonnance des prises, d'accord avec les principes généraux du droit international, ne vise que le dommage causé par une saisie illégitime. Ici, il ne s'agit pas d'un dommage de ce genre : mais, à l'inverse, d'un bénéfice que les demandeurs espéraient du fait de la saisie et du transport subséquent de la marchandise vers l'intérieur, au cas d'une restitution, bénéfice dont ils sont privés et pour lequel ils demandent un dédommagement. La Cour des prises a jugé avec raison qu'une prétention de ce genre n'était nullement fondée en droit. Les demandeurs ne peuvent pas davantage invoquer des raisons d'équité, car, étant donné la base d'évaluation adoptée par l'Office des prises, ils obtiendront, sans aucun doute, en l'espèce, tout ce qu'ils pouvaient attendre comme résultats de l'opération commerciale par eux engagée.

Les réclamations sont rejetées et les frais sont mis à la charge des demandeurs.

Du 27 juin 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

55

Cour suprême des prises de Berlin, 17 novembre 1916

Contrebande de guerre, contrebande relative, destination, lieu de déchargement, preuve, papiers de bord, déviation de route, fausses indications des papiers ; dommages-intérêts, arrestation d'un navire neutre, saisie de la cargaison, mesures injustifiées, allocation.

Lorsqu'un navire a à son bord des articles de contrebande relative, il y a lieu, d'après l'Ordonnance des prises allemande de 1909-1914, d'accorder pleine foi aux mentions de ses papiers de bord sur la suite de son voyage et son lieu de déchargement, à moins qu'il ne soit établi que le navire s'est manifestement écarté de la route à lui assignée sans justification suffisante ou que les papiers de bord contiennent de fausses déclarations.

Il est dû une indemnité pour les dommages causés à un navire neutre au moment où il a été arrêté et pour la saisie de sa cargaison, lorsque ces mesures ont été démontrées injustifiées.

(Voilier norvégien *Helicon*)

La Cour suprême des prises siégeant à Berlin a, dans sa séance du 17 novembre 1916, rendu l'arrêt suivant au sujet de la prise du voilier norvégien *Helicon*, sur appel interjeté contre la décision de la Cour des prises de Hambourg en date du 4 novembre 1915 :

Le 1er novembre 1914. le voilier norvégien *Helicon*. port d'attache Grimstad, a été arraisonné par un navire de guerre allemand dans l'Océan Pacifique le long de la côte de l'Amérique du Sud. à peu près à la latitude de Valparaiso. Le navire avait quitté le 3 mai 1914 Port Talbot (Pays de Galles). en Angleterre, avec un chargement de 2604 tonnes de « North Navigation steam coals » à destination de Caleta Coloso. au Chili. Il avait doublé le cap de Bonne-Espérance et avait été obligé. en raison de diverses avaries de voilure, d'entrer dans Port-Adélaïde, port qu'il avait quitté le 10 septembre 1914. Le chargeur des charbons était la firme Andrew Weir et Cie de Londres ; les consignataires la firme Geo. C. Kenrick et Cie dont le siège est à Caleta Coloso, mais qui appartient à des Anglais. Après que le navire eût été arrêté, la cargaison fut saisie sur l'ordre du commandant allemand d'escadre. sur le soupçon que les charbons étaient destinés aux forces navales anglaises et que le *Helicon* faisait voile pour rejoindre ces forces. Divers navires de guerre de l'escadre allemande ont prélevé sur la cargaison 1766 tonnes. puis le navire a été relâché parce qu'il était impossible de le conduire dans un port de prise sans exposer l'escadre à des dangers. Le *Helicon* arriva le 26 novembre 1914 à Caleta Coloso et y fut mis en vente publique. le navire ayant subi des avaries telles que leur réparation sur place aurait. de l'avis des experts. entraîné des frais supérieurs à la valeur du bâtiment. Le produit de la vente fut de 31.000 pesos.

Des réclamations ont été introduites :

1° Par la firme Geo. C. Kenrick et Cie, de Valparaiso, pour la cargaison ; elle demande £ 4.412 12 :

2° Par la Société propriétaire du navire A. S. Henriksen et Skaugen pour le navire ; celle-ci demande £ 17.658/18/7.

La Cour des prises de Hambourg. par décision du 4 novembre 1915. a rejeté les réclamations et déclaré bonne et valable la capture du navire et de sa cargaison. Tenant compte des circonstances de l'espèce, circonstances que la décision précise. elle considère comme démontré que le navire *Helicon* faisait voile vers la flotte anglaise avec un chargement de charbon destiné à celle-ci. La Cour part de l'idée suivante : durant son séjour à Port-Adélaïde le navire aurait été secrètement avisé par la firme Kenrick de Valparaiso, firme qui. d'après des rapports dignes de foi. agit pour compte de l'ennemi, de livrer aux forces navales anglaises qu'il pourrait rencontrer dans le Pacifique les charbons destinés à Caleta Coloso ou. s'il n'en rencontrait pas, de les amener dans ce port.

Contre ce jugement les réclamants ont interjeté appel dans les formes et délais prescrits. Ils contestent que la cargaison du *Helicon* fût destinée à l'usage de l'ennemi et que le navire fît voile vers les forces navales ennemies. Le point de vue opposé adopté par la Cour des prises ne reposerait que sur de simples suppositions que rien ne vient confirmer. Le représentant de la Société réclamante Kenrick et Cie a. au cours de la procédure devant la Cour suprême. produit le texte de l'écrit du 14 novembre 1916. ainsi que les annexes auxquelles cet écrit se réfère. avec le procès-verbal des délibérations et les consultations y annexées. Il suffit d'y renvoyer.

Le Commissaire impérial près la Cour suprême des prises a adopté le point de vue du premier juge et conclu au rejet de l'appel.

Il n'y a pourtant pas lieu de rejeter les moyens invoqués par les réclamants.

Motifs :

C'est avec raison que le premier juge part du point de vue d'après lequel, suivant les dispositions encore en vigueur de l'Ordonnance des

prises du 30 septembre 1909, la saisie d'un navire et de sa cargaison ne pouvaient avoir lieu que si les charbons, constitutifs de celle-ci, étaient destinés à l'ennemi et que si le navire faisait route vers l'ennemi.

C'est plusieurs mois avant le commencement de la guerre que le *Helicon* a quitté son port de sortie pour se rendre dans un port neutre de l'Amérique du Sud. Le connaissement désigne comme port de destination Caleta Coloso dans le Chili. D'après l'article 36 de l'Ordonnance des prises, quand un navire a à son bord des articles de contrebande relative, il y a lieu d'accorder pleine foi aux mentions des papiers de bord qui concernent la suite de son voyage et son lieu de déchargement ; il ne doit en être autrement que lorsque le navire s'est manifestement écarté de la route que lui assignent les papiers de bord sans pouvoir en donner de raisons satisfaisantes, ou lorsque des circonstances de fait se présentent qui permettent de conclure sans aucun doute que les papiers de bord contiennent de fausses déclarations. La Déclaration de Londres contient dans son article 35 des dispositions conformes.

La Cour suprême est d'avis que, dans le cas présent, il n'a pas été démontré que les énonciations des papiers de bord fussent inexactes. Pour ce qui regarde la première alternative visée à l'article 36 de l'Ordonnance des prises, on n'a rien produit d'important qui tende à prouver que le navire se serait écarté de sa route. Le premier juge ne l'a, d'ailleurs, pas admis non plus. Les explications des réclamants concernant les raisons qui ont déterminé le *Helicon* à orienter sa course vers l'Est, après qu'il eût subi près du cap Horn de graves avaries de voilure, ne prêtent à aucun soupçon et sont encore confirmées par les preuves supplémentaires qui ont été fournies en appel. D'autre part, le navire a été arrêté en un endroit qui concorde parfaitement avec le port de destination allégué. Il ne reste plus qu'à se demander si les mentions des papiers de bord concernant le port de déchargement se trouvent contredites d'une autre manière. Assurément l'inexactitude des papiers de bord, au sens où on l'entend ici, peut résulter après coup du fait que, durant le voyage, il a été assigné au navire un nouveau port de déchargement. Il n'est pas contestable non plus que les intéressés ont eu le moyen defaire parvenir un avis de ce genre au navire durant son séjour à Adélaïde. On peut même admettre qu'une indication purement éventuelle, telle que la Cour des prises l'a considérée dans l'espèce, suffit à réaliser la situation visée à l'article 36 de l'Ordonnance des prises. En fait, il n'a pas été démontré qu'une telle indication ait été donnée. Les arguments invoqués à ce sujet par la Cour des prises sont de simples présomptions qui, dans une appréciation impartiale, ne trouvent pas dans les faits une confirmation suffisante, attendu surtout que les considérations de fait invoquées par le premier juge ont été, partiellement du moins, démontrées ensuite inexactes. Il en est ainsi, notamment, pour les circonstances qui ont entouré l'arrestation du capitaine du navire *Helicon* à Caleta Coloso. Il est établi aujourd'hui par une attestation du consulat général de Norvège à Hambourg en date du 18 février 1916 que l'arrestation du capitaine du *Helicon* a eu lieu, non sur la demande du consul norvégien d'Antofagasta, mais à la requête du capitaine du port de Caleta Coloso à l'égard duquel le capitaine s'était montré insubordonné. Si le capitaine ne s'est pas adressé pour obtenir sa libération au consul norvégien, c'est parce qu'il n'y a pas de consul norvégien à Caleta Coloso. C'est pour ce motif qu'il s'est adressé aux agents de sa société d'armement, la firme Gibbs et Cie, dont l'agent Dank était en même temps vice-consul d'Angleterre. Ainsi se trouve tout naturellement élucidée une circonstance qui avait paru suspecte au premier juge.

Comme argument principal à l'appui de sa thèse. la Cour des prises invoque le fait incontestable que le capitaine. au moment où le navire a été arrêté et dans la suite, s'est montré extrêmement réfractaire à l'égard des Allemands et a refusé de se conformer à leurs ordres et de les aider à décharger son navire. Pour expliquer cette attitude, il n'est pourtant pas nécessaire de supposer. comme l'a fait le premier juge, que, du fait de la saisie de la cargaison. le capitaine perdait l'espoir d'une rémunération spéciale qui lui aurait été promise s'il livrait son charbon à des navires de guerre anglais. Le capitaine était intéressé dans la cargaison à concurrence d'un tiers environ. Après un long et pénible voyage, il était arrivé à proximité de son port de destination, lorsqu'il fut arrêté et contraint d'abandonner son charbon comme contrebande de guerre à des forces belligérantes et de laisser s'effectuer le déchargement dans des conditions qui étaient de nature à causer de sérieux dommages à son navire. Abstraction faite de toute autre circonstance, il est facile de comprendre son ressentiment et son refus d'assistance, d'autant plus que, comme le démontrent ce qui est arrivé à Caleta Coloso et son attitude à l'égard de son propre consul à Antofagasta qu'il a gravement injurié. il paraît avoir été d'un caractère très irritable. Enfin. il ne semble pas nécessaire de se prononcer sur l'exactitude de certains propos qui auraient été tenus dans la suite à un Germano-Américain par le capitaine au cours de la traversée entre Antofagasta et Valparaiso. Si ces propos correspondent à la réalité, le capitaine aurait accompli après coup un acte de vengeance hautement condamnable. Mais on n'en saurait tirer aucune conclusion quant à la seule question décisive dans l'espèce. à savoir si la firme Kenrick et Cie de Caleta Coloso a réellement, au courant du mois d'août ou au début de septembre 1914. assigné secrètement au capitaine une nouvelle route à suivre pour sa cargaison. Les assertions produites sont donc sans pertinence au débat.

Dans ces conditions, le charbon ne pouvait être saisi, sa destination hostile n'ayant pas été démontrée. Les réclamations de la firme Kenrick et Cie sont donc fondées dans leur principe. Il en est de même des réclamations de la Société propriétaire du navire.

Pour ce qui regarde les dommages causés au navire au moment où il a été arrêté et la saisie de la majeure partie de la cargaison par les forces navales allemandes, il s'agit là de mesures qui relèvent du droit des prises et qui ont été dans la suite démontrées injustifiées ; les réclamations qui s'y rapportent sont donc également fondées.

Une enquête plus complète étant indispensable pour statuer sur le montant du dommage causé aux deux réclamants. il y a lieu de renvoyer l'affaire pour plus ample examen en première instance. conformément au paragraphe 44, alinéa 2 du Code des Cours de prises.

Du 17 novembre 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

56

Cour suprême des prises de Berlin, 15 décembre 1916

CONTREBANDE DE GUERRE, CONTREBANDE RELATIVE, GRUE A CHARBON, PIÈCES DÉTACHÉES, DESTINATION ENNEMIE, DESTINATAIRES EN TERRITOIRE ENNEMI, PLACE SERVANT DE BASE D'OPÉRATION ET DE RAVITAILLEMENT DE L'ENNEMI.

Des pièces détachées d'une grue à charbon ne constituent pas des pièces détachées d'un navire, objet de contrebande relative aux termes de l'article 23, n° 21 de l'Ordonnance des prises allemande de 1909-1914, s'il est constaté que ces pièces doivent être employées à une installation à construire sur le môle d'un port, c'est-à-dire en terre ferme ;

Mais ces pièces rentrent dans le matériel fixe de chemins de fer, déclaré contrebande de guerre relative par l'article 23, n° 9 de l'Ordonnance des prises ;

Et, à cet égard, il importe peu que l'installation à laquelle elles sont destinées doive servir à des navires comme à des chemins de fer;

Peu importe également qu'elle appartienne à un autre qu'au propriétaire de la voie ferrée.

Il y a présomption de destination ennemie aux termes de l'article 33, alinéas 1 et 6 de l'Ordonnance des prises lorsqu'une marchandise de contrebande de guerre relative est adressée à des personnes résidant en territoire ennemi et spécialement dans un port devant être considéré comme base d'opérations et de ravitaillement de l'ennemi ;

Il n'est pas nécessaire que les destinataires de la marchandise aient directement coopéré à l'emploi hostile.

(Vapeur danois *Christian IX*)

La Cour suprême des prises de Berlin, dans sa séance du 15 décembre 1916, a rendu la sentence suivante dans l'affaire du vapeur danois *Christian IX*, port d'attache Copenhague, sur appel interjeté par la Dansk Krigs-Soforsikring (Société d'assurances de guerre maritime danoise) contre la sentence de la Cour des prises de Kiel du 5 juillet 1916 :

Le vapeur danois *Christian IX* arrêté par un navire de guerre allemand. le 13 février 1916,au cours d'un voyage de Copenhague à Londres et conduit à Swinemünde. a déchargé spontanément, dans ce port, entre autres 63 colis. contenant différentes pièces détachées d'une grue à charbon. La Cour des prises de Kiel. par jugement du 5 juillet 1916, a repoussé une demande concernant ces pièces et basée sur ce fait qu'elles étaient destinées à un usage pacifique et ne constituaient pas de la contrebande de guerre. La Cour avait estimé que la grue à charbon était une pièce détachée d'un navire, qu'aux termes de l'article 23, n° 21 de l'Ordonnance des prises elle constituait de la contrebande relative et que la destination ennemie ne faisait aucun doute.

La Société demanderesse a interjeté appel contre ce jugement dans la forme et les délais prescrits. Pour motiver son recours elle a expliqué que la grue à charbon était destinée à la « Dunkerque chamber of commerce » à Dunkerque. Cette Société serait une société privée, n'entretenant aucune relation avec le gouvernement français et ne fournissant aucun travail à la marine française. Elle n'entreprendrait que des travaux ordinaires pour les navires dans le port de Dunkerque, travaux du même genre que ceux du temps de paix. La Société a, en outre, présenté une déclaration sous serment de quelques employés de la Société par actions « Titan » de Copenhague — cliente de la Compagnie d'assurances de guerre danoise

et fournisseuse de la grue — où il était exposé que la Société par actions « Titan » avait fourni depuis un certain nombre d'années des marchandises du même genre à la firme Fraser et Chalmers de Londres, qui entendait livrer la grue en question à Dunkerque ; qu'il n'y avait donc, en l'espèce, aucune raison d'admettre que les marchandises mises en cause étaient destinées à un but de guerre.

La Société demanderesse a finalement encore présenté le contrat conclu par ladite firme Fraser et Chalmers de Londres et la « Dunkerque chamber of commerce » relatif à la construction, dans le port de Dunkerque, d'une grande installation pour le déchargement du charbon, à laquelle les pièces détachées de la grue en question devaient être employées, ainsi qu'une déclaration du président de la Chambre de commerce de Dunkerque, comme quoi la « Chamber of commerce » ne s'occupe pas du déchargement des navires qui importent du matériel de guerre, ou de travaux relatifs aux entreprises de guerre, mais se borne à louer ses grues, hangars et autres installations à ceux qui en ont besoin et en font la demande.

Le susdit contrat conclu en février-mars 1915 prouve qu'il s'agit d'une vaste installation d'une valeur totale d'environ 500.000 francs, composée de deux ponts transbordeurs électriques avec benne automatique à charbon d'une capacité de 5 tonnes, de 3 glissières et d'un silo pour 2.000 tonnes de minerai de fer et 900 tonnes de charbon. Cette installation devait être construite sur la digue ouest du bassin n° 5 et commencée le 15 mai 1915. Il ressort du § 5 du contrat qu'une voie ferrée, munie d'un pont-bascule, devait conduire sous le silo.

En vertu de tout ce qui vient d'être exposé, la Société demanderesse croit avoir détruit la présomption de destination hostile de la grue à charbon et demande sa restitution ou, éventuellement, des dommages-intérêts.

Le Commissaire impérial a contredit ces explications et demandé le rejet de l'appel.

Le recours doit être rejeté.

Motifs :

La confiscation des pièces de machine dont il est ici question n'est justifiée que si, abstraction faite de l'hypothèse de l'article 35 de l'Ordonnance des prises, indiscutablement fondée en l'espèce, il est prouvé deux choses, à savoir : 1° qu'il s'agit d'articles de contrebande relative, 2° que ces articles sont destinés aux forces ennemies, etc..

En ce qui concerne le point n° 1, les nouvelles explications de la Société demanderesse ne permettent pas de maintenir le point de vue du juge de première instance, comme quoi la grue à charbon constitue une pièce détachée d'un navire. Le contrat produit prouve, en effet, que les pièces de machine confisquées devaient être employées à une grande installation à construire sur le môle ouest du bassin du port de Dunkerque, c'est-à-dire en terre ferme. Mais la Cour suprême des prises estime que cette installation rentre sous un autre numéro de la liste de la contrebande relative, à savoir : sous la rubrique matériel fixe de chemins de fer (art. 23, n° 9). Il faut comprendre sous ce nom tout ce qui sert à l'exploitation des chemins de fer, sans être du matériel roulant, et se trouve fixé au sol ; tout ce qui est en si étroit rapport avec l'exploitation que, à son défaut, elle est soit impossible absolument, soit impossible à assurer d'une manière aussi parfaite. Ceci vaut pour l'installation aux fins de déchargement de charbons et de minerais que la firme Fraser et Chalmers de Londres devait construire pour la « Chamber of commerce » de Dunkerque et où les pièces de machine en question devaient être employées. Comme le contrat le

prouve, une voie ferrée, sur laquelle se trouve un pont bascule, conduit directement sous les contructions du silo. L'installation pour le déchargement, cela ressort d'ailleurs de la nature même des choses, est donc en rapport direct avec le chemin de fer. Elle a pour but de permettre le déchargement des navires sur les wagons, ou l'opération inverse. Elle sert aussi bien aux chemins de fer qu'à la navigation. Sans installation de ce genre on ne saurait guère imaginer d'exploitation ferroviaire de ou pour un port comme Dunkerque où il s'agit d'immenses quantités de marchandises. Peu importe, sous le rapport dont on s'occupe, que l'installation serve non seulement aux chemins de fer mais aux navires ; peu importe également à qui appartient l'installation. Elle peut appartenir à un autre qu'au propriétaire de la voie ferrée et avoir cependant le caractère de matériel fixe de chemins de fer, au sens ci-dessus. La condition préalable, posée au point n° 1, se trouve donc remplie.

En ce qui concerne le point n° 2 il faut envisager qu'en l'espèce il y a bien présomption de destination ennemie, aux termes de l'article 33, al. 1 *a* et *b* de l'Ordonnance des prises. L'envoi était adressé à Fraser et Chalmers de Londres et ultérieurement à la « Chamber of commerce » de Dunkerque, par conséquent à des personnes résidant en territoire ennemi. En outre, Dunkerque doit être considéré comme base d'opérations et de ravitaillement des Français et des Anglais. Reste à examiner si la présomption a été détruite par la Société demanderesse. Cette question doit être résolue négativement. Il est possible que la Chambre de commerce de Dunkerque, concessionnaire des installations du port de cette ville, ne s'occupe pas elle-même du déchargement des vapeurs et autres bâtiments transportant du matériel de guerre. Mais, d'après les déclarations de son président, elle loue ses installations à ceux qui en ont besoin et le demandent. Etant donné qu'une grande partie des objets dont l'armée française et, plus particulièrement, l'armée anglaise ont besoin, arrivent en France par Dunkerque, il n'y a aucun inconvénient à admettre que les installations de la Chambre de commerce de Dunkerque, par le temps de guerre actuel, sont utilisées, sinon exclusivement, du moins le plus souvent, dans un but militaire par ceux qui les louent. Il est, en outre, extrêmement vraisemblable que les administrations des armées française et anglaise s'en serviront, en cas de besoin, sans demander ou sans attendre l'autorisation de la Chambre concessionnaire. Il ne saurait donc être question d'une contre-preuve de la destination ennemie. Il n'est pas nécessaire que le destinataire des marchandises ait directement coopéré à l'emploi hostile. Il suffit qu'en fait ces marchandises profitent aux forces armées de l'ennemi. La Cour suprême des prises l'a déjà admis dans un cas analogue, où il s'agissait de matériel télégraphique embarqué pour un port ennemi bien qu'à l'adresse d'une Société neutre (affaire du *Kiew*) (1) ; elle doit s'en tenir à cette jurisprudence.

Pour ces motifs l'appel doit être rejeté.

La décision quant aux frais ressort du paragraphe 37 du Code des Cours de prises. Les frais de l'appel sont à la charge de la Société demanderesse.

Du 15 décembre 1916. — Cour suprême des prises de Berlin.

(1) V. ci-dessus, p. 120.

57

Cour suprême des prises de Berlin, 26 janvier 1917

CONTREBANDE DE GUERRE, CONTREBANDE ABSOLUE, CONTREBANDE RELATIVE, FIL DE FER GALVANISÉ, CAOUTCHOUC, DESTINATION ENNEMIE, APPAREILS EXCLUSIVEMENT FAITS POUR LA FABRICATION DU MATÉRIEL DE GUERRE, CONDITIONS, BUT DE GUERRE VRAISEMBLABLE, CAPTURE, NON-VALIDITÉ ; DOMMAGES-INTÉRÊTS, ARRESTATION D'UN NAVIRE NEUTRE, MESURE JUSTIFIÉE, NON-ALLOCATION ; APPEL, NON-RECEVABILITÉ ; DEMANDE, DÉLAI EXPIRÉ, NON-RECEVABILITÉ ; DÉLAI, PROLONGATION, IMPOSSIBILITÉ.

Du fil de fer galvanisé pouvant servir en outre soit à l'établissement de clôtures en combinaison avec du fil de fer barbelé, soit à la transmission de courants électriques à forte tension constitue, non pas de la contrebande de guerre absolue, par application de l'article 21, n° 13 de l'Ordonnance des prises allemande de 1909-1914 sur « le fil de fer barbelé et les instruments servant à le fixer et à le couper » mais de la contrebande de guerre relative par application de l'article 21, n° 9 de l'Ordonnance, relatif au matériel des télégraphes, radiotélégraphes et téléphones.

Le caoutchouc brut constitue de la contrebande relative dont la destination ennemie doit être légalement présumée lorsqu'il est destiné à un port servant de ravitaillement à l'armée ou à la flotte ennemie ;

Peu importe, d'ailleurs, que ce port ne soit pas une place fortifiée.

La disposition de l'article 21, n° 18 de l'Ordonnance des prises allemande qui déclare contrebande de guerre absolue « les instruments et appareils exclusivement faits pour la fabrication ou la réparation du matériel de guerre » n'est pas applicable à des objets qui pourraient éventuellement et vraisemblablement servir à la fabrication ou à la réparation de matériel de guerre.

Il n'y a pas lieu à allocation de dommages-intérêts lorsqu'un navire de commerce neutre à destination d'un pays ennemi, transportant des marchandises de contrebande, a été arrêté et retenu pendant le temps nécessaire pour établir d'une manière indiscutable la nature, la destination et l'emploi véritable de certains objets se trouvant à son bord.

Une personne qui n'a été mêlée ni à la procédure ni à la décision de première instance ne peut interjeter appel.

Une partie n'est pas recevable à agir en justice lorsqu'elle a laissé expirer les délais de réclamation ;

Et une demande de prolongation du délai de réclamation ne peut lui être accordée alors qu'une sentence a été rendue en première instance touchant le chargement qui l'intéresse.

(Vapeur suédois *Wally*).

La Cour suprême des prises de Berlin, en sa séance du 26 janvier 1917, a rendu la sentence suivante dans l'affaire du vapeur suédois *Wally*, port d'attache Stockholm, sur appels interjetés par la Société par actions Radius de Stockholm, par les sieurs Brinell et la Société par actions suédoise Prowodnik des caoutchoucs et par la Nya Aktiebolaget Atlas contre la sentence de la Cour des prises de Kiel, en date du 5 avril 1916 :

Le vapeur suédois *Wally* chargé de marchandises en ballots, en cours de route de Stockholm à Raumo, a été arrêté le 21 octobre 1915, conduit à Memel et relaché après déchargement de sa cargaison. Les marchandises elles-mêmes ont été, en partie, restituées. Du reste, la Cour impériale des prises de Kiel a décidé, touchant la cargaison, en deux jugements séparés du 5 avril et du 12 septembre 1916. Contre les deux jugements appel a été interjeté par une partie des demandeurs. En instance d'appel il s'agit encore des réclamations suivantes :

I. Sentence du 5 avril.

1. L'ingénieur en chef Dr Brinell, de Nassjö, réclame au sujet de 886 torques de fil de fer galvanisé, pesant 37.379 kg., d'une valeur prétendue de 16.000 à 17.000 mks. et adressées, d'après copie présentée du connaissement, à J. Nurminen de Raumo, pour être réexpédiées aux « United Cable Works » de Pétersbourg.

2. La firme Hedborg et Strindberg, de Stockholm, a fait valoir des réclamations touchant diverses marchandises. En instance d'appel il ne s'agit plus que d'une caisse de fil d'acier façonné et de 51 caisses de fil d'acier.

Ont été présentés des connaissements, d'après lesquels la firme demanderesse est l'expéditrice et le destinataire John Nurminen à Raumo, ainsi que des lettres d'où il ressort que le directeur Quarnström, de Bakou, a acheté à la Nya Garphytte Fabriks A. B., le 7 août 1915, 100 tonnes de fil d'acier.

3. La Société par actions suédoise Prowodnik des caoutchoucs, de Stockholm, réclame au sujet de 289 et 636 caisses de caoutchouc brut. La marchandise, prétend-elle, n'était pas destinée au gouvernement ennemi, mais à des personnes privées et à leur exploitation particulière.

4. La Cour des prises a conclu à la confiscation de deux caisses de « pièces de réchauds à pétrole », car des petits réchauds et garnitures de fourneaux de ce genre doivent être considérés comme des objets d'équipement militaire. La Société par actions Radius, de Stockholm, a déposé une réclamation touchant cette marchandise le 2 mars 1916, après le délai légal qui avait expiré le 2 février, en demandant simultanément un délai nouveau. La Cour des prises de Kiel, par décision du 6 mars, a repoussé ces demandes.

II. Contre le jugement du 12 septembre 1916, seule la Nya A. B. Atlas, de Stockholm, a interjeté appel. Sa réclamation se rapporte à des pièces de machines, en partie emballées dans des caisses, soi-disant adressées à C. Wahlross et Cº, de Raumo, les unes pour être réexpédiées à O. Moller de Pétersbourg, les autres au comptoir de vente de la firme demanderesse à Moscou.

Motifs :

Ad I. 1. La réclamation de l'ingénieur en chef Dr Brinell a été repoussée par la Cour des prises à juste titre, mais avec motifs inexacts. Il s'agit de fil de fer galvanisé dont l'expert a dit qu'il pouvait servir entre autres.

soit à l'établissement de clotures en combisaison avec du fil barbelé, soit à la transmission de courants électriques à forte tension. En présence de pareilles déclarations on ne comprend pas comment la Cour arrive à faire rentrer le fil en question sous la rubrique « fil de fer barbelé et instruments servant à le fixer et à le couper » de l'article 21, n° 13 de l'Ordonnance des prises. Le n° 13 ne saurait être invoqué même en considérant que le fil de fer de ce genre peut servir à établir des réseaux de défense. Au contraire il est clair que ce fil tombe sous le coup de l'article 23, n° 9 de l'Ordonnance des prises. On sait que le fil de fer galvanisé est employé pour les câbles télégraphiques. Il sert aussi à envelopper les câbles. Ce fait que la marchandises était expédiée à une usine de câbles justifie la supposition que non seulement il est propre à des fins de ce genre, mais qu'il y était précisément destiné.

2. Le chargement réclamé par la Société par actions Prowodnik, de Stockholm, se compose de caoutchouc brut et constitue donc de la contrebande relative (art. 23, n° 7 de l'Ordonnance des prises). La présomption légale de sa destination ennemie est donc fondée. La firme demanderesse n'a rien entrepris pour la détruire. Elle conteste que Raumo doive être considéré comme place fortifiée. Mais il suffirait que ce port servît de base de ravitaillement à l'armée ou à la flotte russe. Or il n y a aucun doute qu'il en soit ainsi.

3. La Société par actions Radius n'a pas été mêlée à la procédure et à la décision de la première instance. Elle ne peut donc pas interjeter appel. Elle a laissé expirer les délais de réclamation. La demande de prolongation de délai a été repoussée : elle ne peut plus être accordée aujourd'hui, la sentence ayant été rendue en première instance touchant le chargement en question (§ 28, al. 2 de l'Ordonnance sur les juridictions de prises).

Ad. II. En revanche l'appel de la Nya A. B. Atlas est fondé. Cette firme réclame au sujet d'un chargement de nombreux colis contenant des pièces de machines, dont l'énumération figure au manifeste. Consultés sur ce que pouvaient être ces pièces, trois experts ont donné leur avis que le jugement dont il est fait appel reproduit comme suit. D'après l'expert Fahs, il s'agit de parties d'une installation pour l'utilisation de l'air comprimé, comme on en emploie dans les mines, les constructions de tunnels et les usines métallurgiques. Les rapports des experts Rieth et Kraus concordent, quant au fond, avec cet avis ; mais, tandis que le dernier considère que tout est utilisable dans un but de guerre, Rieth estime que seul l'outillage pour air comprimé est propre, dans certains cas, à la fabrication d'armes et de matériel de guerre. Ces avis ne permettent pas de faire rentrer les objets en question sous la rubrique de l'article 21, n° 18 de l'Ordonnance des prises : « outils et appareils construits *exclusivement* pour la fabrication et la réparation d'armes et de matériel de guerre ». Au moins pour une partie des objets, il est clair qu'il s'agit d'appareils à forer le roc et de leurs pièces détachées. Il est possible qu'on puisse, comme le reste, les utiliser dans les fabriques d'armes et de munitions. Il n'en est pas moins vrai qu'on ne peut dire qu'ils aient été construits exclusivement pour la fabrication et la réparation d'armes et de matériel de guerre. La Cour de première instance déclare prouvé qu'il s'agit exclusivement d'objets qui, éventuellement, pourraient aussi servir à la fabrication ou à la réparation d'armes et de matériel de guerre. Mais cela ne suffit pas. La Cour déclare encore — et cela ne suffit pas davantage — qu'il est extrêmement vraisemblable que lesdits objets, une fois en la possession des acheteurs, seraient immédiatement employés à des buts de guerre et que les acquéreurs ont pensé à cet usage dès l'instant où ils en ont fait la

commande. Dans l'affaire du *Heini* (1) la Cour des prises qui a rendu la sentence a déclaré que même des machines *ancipitis usus* devaient être considérées comme contrebande absolue si, dans un cas donné, elles étaient en fait destinées à être employées dans une fabrique de munitions, etc. Mais il faut alors que cette destination soit positivement prouvée. Une présomption, une grande vraisemblance, quand elles ne sont que des hypothèses, ne suffisent pas. D'ailleurs, la vraisemblance penche bien plus du côté de l'emploi que laissent présumer celles des machines dont la destination est reconnaissable et qui sont spécifiquement de l'espèce utilisée dans les mines.

En conséquence, les dites marchandises ne sont pas saisissables.

La demande en dommages-intérêts de la firme requérante n'est pas fondée. Le navire à destination d'un pays ennemi, transportant des marchandises de contrebande, ayant été arrêté et les objets en question ayant été déchargés avec le reste de la cargaison, il ne pouvait être question de les relacher avant que la nature des pièces détachées, leur destination et leur emploi véritable n'aient été établis d'une manière indiscutable (art. 8 de l'Ordonnance des prises). Il n'y a donc pas droit à des dommages-intérêts.

Aux termes du § 37, al. 3 du Code des Cours de prises, il n'y a pas lieu non plus de donner suite à la requête de la Nya A. B. Atlas, tendant à mettre à la charge du Trésor les frais qu'il lui a fallu supporter.

Les appels des demandeurs Brinell et de la Société par actions suédoise Provodnik des caoutchoucs sont repoussés. En ce qui concerne l'appel de la « Nya Aktiebolaget Atlas » (Nouvelle Société par actions Atlas), la sentence de la Cour des prises de Kiel, en date du 12 septembre 1916, est annulée. Les biens de la Société demanderesse, qui ont été confisqués, doivent être restitués. La demande en dommages-intérêts est rejetée.

Les frais de justice causés par le recours de la Nya A B Atlas sont à la charge du Trésor. Pour le reste les frais sont à la charge des demandeurs dont les recours ont été rejetés ou non admis.

Du 26 janvier 1917. — Cour suprême des prises de Berlin.

58

Cour suprême des prises de Berlin, 26 janvier 1917

CONTREBANDE DE GUERRE, CONTREBANDE RELATIVE, DESTINATION ENNEMIE, DESTINATION NEUTRE, SAISIE, ILLÉGALITÉ, EFFET, MARCHANDISE, RESTITUTION, VALEUR, DÉTERMINATION, MOMENT DE LA SAISIE, LIEU DE LA SAISIE.

Une marchandise de contrebande de guerre relative expédiée dans un pays neutre, avec des connaissements à ordre, ne peut être valablement saisie comme ayant une destination ennemie, s'il est établi qu'elle a été vendue dans ce pays sous la condition qu'elle ne serait

(1) V. ci-dessus, p. 149.

affectée qu'à la consommation intérieure et que en aucune hypothèse elle ne serait exportée du pays, alors d'ailleurs que ce dernier avait édicté des prohibitions d'exportation rigoureusement appliquées.

Quand une marchandise irrégulièrement saisie ne peut pas être restituée en nature, on doit en rendre la valeur ;

En ce qui concerne le moment auquel il faut se placer pour déterminer cette valeur, on doit prendre en considération uniquement le moment de la saisie ;

Le lieu qu'il y a lieu de prendre comme base dans l'évaluation est celui où se trouvait la marchandise au moment de la saisie et, si celle-ci se trouvait en haute mer, le lieu qu'elle aurait dû atteindre et que, selon le cours naturel des choses, elle aurait effectivement atteint, si la saisie n'avait pas eu lieu.

(Vapeur suédois *Brage*)

Dans l'affaire de prise concernant le vapeur suédois *Brage*, port d'attache Stockholm, la Cour suprême des prises de Berlin a rendu, en séance du 26 janvier 1917, l'arrêt suivant, sur appel interjeté contre la décision de la Cour des prises de Kiel du 5 juillet 1916 :

Le vapeur suédois *Brage*, chargé d'une cargaison de marchandises diverses, a été arraisonné le 7 avril 1916 par un navire de guerre allemand au cours d'un voyage de Copenhague à Norrkoping (Suède). Il a été conduit à Swinemünde comme suspect de transport de contrebande. Il y a débarqué volontairement 500 sacs de café expédiés, par la firme Andersen et C°, de Copenhague à la firme Lindström à Norrköping. Quant au navire lui-même, la majeure partie de sa cargaison n'étant pas contrebande de guerre, il a été libéré le 18 avril 1916 et muni d'un sauf-conduit.

La firme Andersen et C° a élevé une réclamation au sujet du café, réclamation qui s'appuie essentiellement sur la considération que le café était destiné à la consommation habituelle dans un pays neutre, la Suède. A l'appui de cette thèse on produit le contrat de vente d'où il ressort que l'acheteur s'était engagé à ne pas réexporter le café hors de Suède et à imposer à ses propres acheteurs éventuels la même obligation. Il résulte d'une facture en date du 6 avril 1916 que le café avait été vendu par la maison Andersen et C° à Hermann Lindstrom, de Norrkoping pour 39.685 couronnes, prix net c. i. f. Norrkoping. La disposition des marchandises restait toutefois à Andersen et C°, l'acheteur Lindström n'ayant pas accepté de lever les documents. Conformément au paragraphe 46, alinéa 2 du Code des Cours de prises, le café a été adjugé à l'administration de la Marine allemande par une décision du 25 mai 1916 sur la base du prix qu'atteignait à cette époque le café en Allemagne. La valeur en a été fixée à 158.688 marks.

Par jugement du 5 juillet 1916, la Cour des prises de Kiel a rejeté la réclamation de la firme Andersen et C° et ordonné la confiscation du café saisi. La Cour a admis que les conditions prévues par les articles 33, alinéa 1 *b* et 35 alinéa 2 *b* de l'Ordonnance des prises se trouvaient réalisées, attendu que les connaissements étaient à ordre et qu'il est de notoriété publique que le gouvernement russe se procure en Suède des vivres de diverses espèces. Il y aurait donc lieu d'admettre la présomption de des-

tination ennemie, d'autant plus qu'il aurait été démontré que le destinataire aurait refusé de signer une déclaration garantissant que le café ne serait pas réexporté de Suède. La Société réclamante elle-même aurait, de son côté, tout fait pour empêcher cette réexportation ; mais les circonstances ne lui auraient pas permis d'assurer la réalisation de ses intentions.

La firme Andersen a interjeté appel contre cette décision dans les délais et les formes de rigueur. Elle fait valoir, en produisant deux attestations de la Chambre de commerce de Malmoë, que depuis le 20 février 1916 l'exportation des cafés est interdite en Suède. L'article 35, alinéa 2 *b* de l'Ordonnance des prises serait inapplicable. Pour ce motif et, en outre, parce que l'acheteur s'était engagé à ne pas réexporter le café et à imposer à ses propres acheteurs éventuels la même obligation, la présomption de destination ennemie devrait être considérée comme non fondée. En conséquence, la Société appelante demande la réformation du premier jugement et demande de se voir allouer le produit de la vente du café, soit 158.680 marks avec les intérêts de cette somme à 5 % depuis le 25 mai 1916.

Le Commissaire impérial a combattu cette thèse et conclu au rejet de l'appel.

Il n'y avait pas lieu de repousser la thèse de l'appelante.

Motifs :

Sans doute, la présomption de destination ennemie se présente ici appuyée sur l'article 35, alinéa 2 *a*, combiné avec l'article 33, alinéa 1 *b* de l'Ordonnance des prises Mais il s'agit de savoir si cette présomption se trouve écartée dans l'espèce. Contrairement à l'opinion du premier juge, la Cour suprême résoud cette question affirmativement. La Société réclamante a produit le contrat de vente d'où il ressort qu'elle n'a vendu le café en Suède que sous la condition qu'il ne serait affecté qu'à la consommation intérieure et qu'en aucune hypothèse il ne serait réexporté de Suède. En même temps l'acheteur avait dû s'engager à imposer aux sous-acquéreurs éventuels la même obligation. D'autre part, la réclamante a pu démontrer par deux attestations de la Chambre de commerce de Malmoë qu'à l'époque de la saisie l'exportation du café était prohibée en Suède. La Cour suprême sait par ailleurs que les prohibitions d'exportation édictées par la Suède durant la guerre sont appliquées par le gouvernement avec la plus grande rigueur. Dans ces circonstances, il faut admettre que le café en question, en supposant qu'il eût pu atteindre la Suède, n'aurait en aucun cas pu être affecté aux besoins d'une puissance en guerre avec l'Allemagne.

Le café ne peut être restitué en nature, attendu qu'il a été adjugé à l'administration de la Marine conformément aux prescriptions du paragraphe 46, alinéa 2 du Code des Cours de prises. C'est donc sa valeur qui doit être assignée à la réclamante. Pour ce qui regarde *le moment* auquel il faut se placer pour faire cette évaluation, la Cour suprême a déjà décidé à diverses reprises (Voir les affaires des vapeurs *Zaanstroom* et *Kiew* (1)) que seul le moment de la saisie peut être pris en considération, dans l'espèce le 7 avril 1916. Il n'y a pas lieu ici de se départir de ce principe. Par contre, la Cour suprême n'a pas encore expressément pris position sur le point de savoir quel est *le lieu* qu'il faut prendre pour base dans l'évaluation. La décision rendue dans l'affaire du vapeur *Kiew* se borne à indiquer les motifs pour lesquels le prix intérieur ayant cours en Allemagne ne peut être pris en considération. Dans la détermination de ce prix il faut partir du point de vue que l'ayant-droit doit être remis dans la situation où

(1) V. ci-dessus, p. 97 et p. 162.

il se serait trouvé si la saisie n'avait pas eu lieu et s'il avait eu, en conséquence, la possibilité de disposer des marchandises suivant le cours ordinaire des opérations commerciales. Ceci conduit à adopter, comme base de l'évaluation, le lieu où se trouvaient les marchandises *au moment de la saisie*, et, si — comme c'est ici le cas — elles se trouvaient en haute mer, la localité qu'elles auraient dû atteindre et que, selon le cours naturel des événements, elles auraient effectivement atteinte. C'est là, en effet, que l'ayant-droit se trouve pour la première fois en mesure de disposer des marchandises. C'est là ce que, dans l'espèce, il faut entendre par le lieu de destination de la marchandise : donc la Suède, dont le navire, au moment où il a été arrêté, ne se trouvait plus trop éloigné. Il faut, en conséquence, adopter ici, comme base d'évaluation, le prix que le café aurait atteint, à cette époque, en Suède. La Société appelante soutient ici, contrairement au principe antérieurement admis par la Cour suprême dans l'affaire du vapeur *Kiew*, qu'il y a lieu de s'attacher au prix courant du café en Allemagne. La Cour suprême ne voit aucune raison pour abandonner son point de vue antérieur. En raison de la prohibition d'exportation en vigueur en Suède, le café ne pouvait en aucune hypothèse être exporté vers l'Allemagne et la réclamante ne peut se prévaloir de la circonstance toute fortuite qui, par suite d'une mesure de prise, l'a amené dans ce pays.

Quant à la valeur en Suède du café à l'époque dont il s'agit, on ne saurait trouver une meilleure base d'appréciation que le prix de vente que la Société appelante avait elle-même stipulé, car il exprime l'opinion qu'elle avait elle-même sur la véritable valeur de la marchandise. La facture, qui est du 6 avril 1916, alors que la saisie a eu lieu le 7 avril, fixe le prix à 39.685 couronnes. C'est donc cette somme, payable en monnaie allemande au cours du jour de la saisie, qu'il y avait lieu d'allouer à l'appelante. Tenant compte du fait qu'elle a demandé plus du double, il a paru convenable de répartir les frais d'instance pour parts égales entre la Société réclamante et l'Etat allemand.

Du 26 janvier 1917 — Cour suprême des prises de Berlin.

59

Cour suprême des prises de Berlin, 26 janvier 1917

COUR DES PRISES, PROCÉDURE, DÉTERMINATION, ORDONNANCE SUR LA PROCÉDURE PÉNALE, NON APPLICATION ; NATIONALITÉ, NAVIRE, PREUVE, ABSENCE, CARACTÈRE ENNEMI ; ORDONNANCE DES PRISES, DÉCLARATION NAVALE DE LONDRES, RELATIONS ; DESTRUCTION DE PRISE, CONDITIONS, NAVIRE TRAITÉ EN ENNEMI, CARACTÈRE NEUTRE RÉVÉLÉ ULTÉRIEUREMENT, DOMMAGES-INTÉRÊTS.

La procédure de prise est, dans son essence, si différente de la procédure pénale que le législateur n'a pas entendu transporter dans la première toutes les règles que contient la seconde quant à l'administration de la preuve ;

La Cour des prises a toute liberté de fixer elle-même la procédure qu'elle entend suivre ;

Spécialement, lorsque le paragraphe 55 du Code des Cours des prises prescrit d'appliquer aux dépositions de témoins et d'experts, dans une certaine mesure, les règles de l'Ordonnance sur la procédure pénale, cela ne signifie pas que dans la procédure des juridictions de prises on doive appliquer toutes les dispositions de cette Ordonnance relatives à l'administration de la preuve.

L'article 11, *alinéa* 3, *de l'Ordonnance des prises allemande de* 1909-1914 *prévoit, non pas seulement l'absence à bord du certificat de nationalité du navire, mais d'une manière générale l'impossibilité de prouver la nationalité du navire ;*

On doit considérer comme ennemi un navire dont il n'était pas possible d'établir sa nationalité d'une manière indubitable au moment de sa capture ;

Et cette règle de l'article 11, *alinéa* 3, *de l'Ordonnance des prises est une règle du droit positif et non pas simplement une instruction aux commandants des navires de guerre.*

Si l'Ordonnance des prises allemande se conforme en règle générale aux dispositions de la Déclaration navale de Londres, elle ajoute parfois de nouveaux cas à ceux prévus par cette Déclaration.

Le commandant d'un sous-marin est autorisé à détruire un navire rencontré, alors qu'il opère loin de sa base et dans le voisinage des côtes de l'ennemi ;

Dans l'hypothèse de la destruction d'un navire traité en ennemi et dont le caractère neutre s'est révélé ultérieurement, l'obligation d'indemniser son propriétaire doit être appréciée selon l'article 8 *et non d'après les articles* 115 *ou* 121 *de l'Ordonnance des prises.*

(Vapeur norvégien *Davanger*)

La Cour suprême des prises de Berlin a, dans sa séance du 26 janvier 1917, rendu l'arrêt suivant dans l'affaire du vapeur norvégien *Davanger*, port d'attache Bergen, sur appel interjeté contre la sentence de la Cour impériale des prises de Hambourg, en date du 30 juin 1916 :

Le vapeur norvégien *Davanger* (antérieurement *Ceylan*), transportant de Liverpool à Arkhangel une cargaison de marchandises en ballots, a été arrêté le 14 juin 1915, à l'ouest des Hébrides, par un sous-marin allemand. Saisi pour transport de contrebande de guerre, il fut détruit, l'éloignement du port de prise le plus proche et le voisinage de la côte anglaise empêchant qu'il ne fût emmené. L'armateur, M. Westfal Larsen de Bergen a formulé des réclamations et demandé des dommages-intérêts, en prétendant que la destruction n'était pas motivée. Il n'a pas été contesté en première instance qu'à bord du navire détruit on n'avait trouvé ni le certificat du navire, prescrit par le droit norvégien (Nationalitetbewis) ni aucun autre document, permettant d'établir, d'une façon incontestable, la nationalité du bâtiment. La réclamation a été rejetée par un jugement de la Cour des prises de Hambourg, en date du 30 juin 1916. La Cour laissa de côté la

question de savoir si la contrebande formait plus de la moitié de la cargaison et admit la validité de la capture et de la destruction du navire, conformément aux articles 11, al. 3 et 112 de l'Ordonnance des prises, étant donné que l'on n'avait pas trouvé à bord le document exigé par la législation norvégienne pour faire la preuve de la nationalité. Il est indifférent que cette preuve ait été ultérieurement fournie à la Cour des prises. Car, pour les raisons ci-dessus indiquées, il y avait des motifs suffisants de saisie et de destruction. En conséquence et conformément à l'article 8 de l'Ordonnance des prises, il ne saurait y avoir aucun droit à dommages-intérêts.

Le demandeur en a appelé de ce jugement. Pour motiver le recours il a été dit que la disposition de l'Ordonnance des prises invoquée par la Cour (art. 11, al. 3) ne contenait pas de règle positive, obligeant les Cours de prises, mais une instruction pour les commandants des navires de guerre ; que, d'autre part, la Déclaration de Londres ne connait pas de prescription de ce genre. Subsidiairement le demandeur fait valoir que le juge de première instance a donné une fausse interprétation à l'article 8 de l'Ordonnance des prises. Ce qui y est dit de la saisie ne vaut pas pour la destruction d'un navire. Dans l'hypothèse d'une saisie il s'agit, en général, d'un dommage relativement peu important : lorsqu'il y a, par contre, destruction, ce sont des valeurs considérables qui sont mises en question. Il n'est pas admissible, par égard pour les neutres, d'étendr e au cas de la destruction une disposition dont le texte ne vise que la saisie.

En seconde instance on a, pour la première fois, prétendu, en cherchant à en faire la preuve, que les documents nécessaires pour établir la nationalité du navire, savoir le certificat de nationalité et le certificat de jauge, se trouvaient tout de même à bord du *Davanger* au moment où il a été coulé. On a présenté et lu une déclaration solennelle comme quoi le commandant du navire de guerre aurait rendu ces deux documents au capitaine avec le livre de loch. On a présenté le certificat même du navire et il a été l'objet d'une discussion verbale. Dans ce certificat le nom ancien du navire, *Ceylan*, est remplacé partout par celui de *Davanger* et il s'y trouve une note du consul norvégien à Liverpool, portant que les modifications avaient été faites le 28 mai 1915 au consulat de Norvège à Liverpool. On a présenté encore une lettre du consul de Norvège à Leith, en date du 23 juin 1915, adressée au Ministère des Affaires étrangères à Christiania, d'où il ressort que ce jour là le capitaine du *Davanger* a remis le certificat de jauge et le certificat du navire au consul de Leith. De ce que ceci s'est passé neuf jours après la destruction du vapeur, le demandeur en déduit que les deux documents devaient se trouver à bord du navire, au moment où il a été arrêté. On a encore présenté la copie d'une insertion au registre de l'église de Grimstad, d'où il ressort que Frédéric Crawfurd est né dans cette localité le 15 juin 1871. Le demandeur prétend que ce Frédéric Crawfurd est bien la même personne que le capitaine du *Davanger* de ce nom. Enfin on a présenté encore plusieurs documents, dans lesquels il est certifié que la peinture primitive de la cheminée du vapeur *Ceylan* (jaune avec bord supérieur noir et une croix rouge) avait été modifiée en jaune avec bord supérieur noir et deux anneaux noirs, après le transfert de propriété au demandeur et cela, entre le 20 et le 24 avril 1915. Ces attestations ont été produites parce que le rapport de prise mentionne que le *Davanger*, au moment où il a été arrêté, avait une cheminée noire avec un anneau rouge et une croix blanche.

En considération de ces allégations nouvelles, la Cour suprême des prises a décidé, dans le débat oral du 17 novembre 1916, de faire la preuve

par audition du commandant du navire de guerre touchant les circonstances dans lesquelles le *Davanger* a été coulé, et spécialement touchant le manque de certificat du navire. Un membre de la Cour suprême des prises, mandaté à ces fins, a procédé à l'interrogatoire. Le procès-verbal de la déposition du témoin, faite sous serment, a été lue à la reprise des débats oraux. Le représentant du demandeur a protesté contre l'utilisation de cette déposition, parce qu'on ne lui a pas donné l'occasion de participer au délai de preuve. Subsidiairement il a demandé l'ajournement des débats et une nouvelle comparution du commandant du navire de guerre, en qualité de témoin. D'ailleurs, il a maintenu toutes ses allégations antérieures et ajouté, en outre, que la règle de l'Ordonnance des prises, applicable ici, n'était pas contenue à l'article 8, lequel ne dispose qu'au sujet des dommages-intérêts pour saisie, mais à l'article 115. Ce dernier article, dans une contradiction voulue, par rapport à l'article 8, laisse jouer l'obligation de dédommagement pour le navire neutre détruit, puis ultérieurement reconnu non saisissable : et cela, en toutes circonstances, qu'il y ait eu, ou non, des motifs suffisants pour la saisie.

Le Commissaire impérial près la Cour suprême des prises a combattu ces allégations et demandé le rejet de l'appel.

L'appel n'était pas recevable.

Motifs :

En ce qui concerne, tout d'abord, l'objection comme quoi, contrairement aux prescriptions du Code des Cours des prises, le représentant du demandeur n'a pas été mis à même d'être présent dans les délais de preuve, on ne saurait admettre qu'il y ait là un vice de procédure. Lorsque le § 55 du Code des Cours des prises prescrit d'appliquer aux dépositions de témoins et d'experts, dans une mesure qui n'intéresse pas ici, les règles de l'Ordonnance sur la procédure pénale, cela ne signifie pas que dans la procédure des juridictions de prises on doive appliquer toutes les dispositions de cette Ordonnance relatives à l'administration de la preuve. La procédure de prise est, dans son essence, si différente de la procédure pénale que le législateur n'a certainement pas voulu transporter dans la première toutes les règles que contient la seconde quant à l'administration de la preuve. Dans les autres sections elle adopte des formes beaucoup moins rigoureuses que la procédure ordinaire et ce serait aller contre son but que de vouloir l'enserrer dans le moule de nos ordonnances sur la procédure, lesquelles sont développées jusque dans les moindres détails. C'est pourquoi, dans le Code des Cours des prises, le législateur s'est borné à des prescriptions relativement peu nombreuses qui indiquent, à grands traits, comment la procédure doit se dérouler. D'ailleurs, la Cour a toute liberté de fixer elle-même la procédure qu'elle entend suivre. C'est pour cela que la Cour peut, par exemple, au lieu d'entendre des témoins et des experts, demander des déclarations écrites à ce genre d'informateurs, ce qui serait considéré comme illicite en procédure civile. Lorsque, par conséquent, le § 55 du Code des Cours des prises se réfère à l'Ordonnance sur la procédure pénale, quant à l'audition des témoins, cela doit signifier simplement — si l'on interprète exactement la loi en s'inspirant de ses tendances réelles — que les dispositions générales concernant l'administration de la preuve par l'audition de témoins et spécialement la forme de l'interrogatoire, la capacité de prêter serment, l'obligation de déposer, etc., doivent trouver une application correspondante. Cela ne signifie pas que toutes les précautions dont on entoure l'inculpé, pour l'administration de la preuve, dans la procédure pénale, doivent revenir au demandeur, de la même manière dans la procédure de prise. Par conséquent, aucun vice de

procédure ne s'oppose à ce que l'on utilise en l'espèce la déposition du commandant du navire de guerre.

Pour l'affaire elle-même, quant au fond, malgré les quelques modifications apportées, en seconde instance, à la base matérielle de la sentence, on doit approuver la manière de voir du premier juge. Il faut bien établir d'abord qu'aux termes de l'article 11, al. 3, de l'Ordonnance des prises, il n'importe pas exclusivement de savoir si le certificat du navire se trouvait à bord, mais si l'on pouvait établir, d'une manière indubitable, la nationalité dudit navire. Naturellement, le moyen le plus propre de faire la preuve, c'est de produire le certificat; et voilà pourquoi l'article 11, al. 3, donne comme exemple d'impossibilité de déterminer la nationalité, le défaut de ce document. On peut, bien entendu, imaginer aussi le cas où le certificat se trouve à bord mais n'est pas présenté, ou encore que le certificat est présenté, mais inspire des doutes à cause de son contenu ou pour d'autres motifs. Dans les deux hypothèses, bien que le certificat du navire existe, il peut être impossible de déterminer la nationalité de ce navire, au sens de la susdite disposition.

En l'espèce, sur la déposition que le commandant du navire de guerre a faite sous serment, la Cour suprême des prises a admis comme prouvé qu'au moment de la capture le certificat n'a pas été présenté à cet officier. Étant donné la nature particulière de ce document, avec ses modifications et ses additions, il semble exclu que ce fait soit complètement sorti de la mémoire du commandant. En admettant ceci, comment expliquer que, d'après la lettre du consul de Norvège à Leith, en date du 23 juin 1915, neuf jours après la destruction du *Davanger*, le capitaine ait remis le certificat du navire à ce fonctionnaire? La question peut être laissée de côté. Différentes explications sont possibles, dont la discussion, en détail, ne semble pas nécessaire. Ce qui est inconciliable, par exemple, avec la constatation faite ci-dessus, c'est la déclaration solennelle du capitaine, devant le notaire Murry de Glasgow, comme quoi le commandant du navire de guerre lui a restitué le certificat du navire et le certificat de jauge. Mais, dans sa déposition sous serment, le commandant déclare expressément que cette allégation est inexacte. En ce qui concerne le certificat de jauge, le rapport de prise relate même que ce document faisait défaut. La Cour suprême des prises n'a eu aucune hésitation à donner la préférence au témoignage sous serment du commandant, plutôt qu'à la déclaration du capitaine; d'autant plus que les circonstances extérieures sont en faveur des affirmations de l'officier de la marine de guerre. Dans ses pourparlers avec le capitaine, le commandant s'est efforcé, avant toutes choses, de se faire une certitude au sujet de la nationalité du navire, qui, pour diverses raisons, lui paraissait suspect. Si deux documents sous ce rapport aussi importants que le certificat du navire et le certificat de jauge lui avaient été présentés et s'ils ne l'avaient pas convaincu, il en aurait, dans tous les cas, gardé le souvenir, abstraction faite même des particularités du premier certificat. Il se rappellerait les raisons pour lesquelles les deux documents ne lui ont pas paru de nature à prouver des faits qu'ils avaient pour but de certifier. De plus on ne comprendrait pas la mention du rapport de prise, relative au défaut du certificat de jauge. Dans sa déposition sous serment, le commandant déclare, avec raison, comme inimaginable, qu'il ait pu restituer au capitaine les deux documents si importants pour la procédure de prise, d'autant plus que cela aurait été en contradiction complète avec ses habitudes (V. également, art. 108 de l'Ordonnance des prises).

La Cour suprême des prises accorde une moindre importance à la ques-

tion des marques caractéristiques de la cheminée du navire ; pour ce motif elle n'a pas jugé nécessaire de donner occasion au demandeur de fournir d'autres documents. Sur ce point également la Cour n'a aucune raison de douter de l'authenticité des allégations de l'officier. Mais, même si, sous ce rapport, on tenait pour possible une erreur du commandant, cela n'infirmerait en rien le reste de sa déposition.

En admettant comme prouvé que les papiers essentiels pour la détermination de la nationalité du navire n'ont pas été présentés au commandant, il faut encore tenir compte d'un autre fait. D'après les indications de nom sur le navire et d'après les connaissements, un changement de nom a eu lieu, en tout dernier temps, qui pouvait avoir pour but, peut-être, d'obscurcir cette affaire de nationalité, manœuvre qu'il était impossible, sur le moment, d'expliquer d'une façon satisfaisante. Le nom à consonnance anglaise du capitaine vient s'ajouter ici comme circonstance de moindre importance. En tenant compte de tous ces faits, il faut constater, qu'au moment de la capture du *Davanger*, il n'était pas possible d'établir sa nationalité d'une manière indubitable. Le navire devait donc être traité comme ennemi, aux termes de l'article 11, al. 3 de l'Ordonnance des prises. Cette prescription n'est, dit-on, qu'une instruction aux commandants des navires de guerre et ne constitue pas une règle du droit positif : il est impossible de trouver une base juridique suffisante à cette affirmation. Cette prescription ne se rencontre pas uniquement à l'article 11, al. 3 : elle revient, sous la même forme, aux articles 12 à 16. Les cas de tous les navires qui y sont visés sont réglés, au point de vue de leurs conséquences, à l'article 112 de l'Ordonnance des prises. Il est impossible d'admettre que toutes ces prescriptions — dont les conséquences pécuniaires ont aussi la plus grande importance pour l'Etat capteur — s'adressent simplement aux commandants et non aux tribunaux de prises. L'argument basé sur ce fait que la Déclaration de Londres ne contient aucune disposition correspondante n'est valable que pour l'article 11, al. 3. Les autres cas, que l'on vient de mentionner, sont pour la plupart réglés par la Déclaration de Londres (art. 55, 56, 57) et doivent être considérés comme obligatoires, aussi bien du point de vue du demandeur que des tribunaux de prises. L'Ordonnance des prises se conforme étroitement, c'est vrai, à la Déclaration de Londres : elle pose aussi, toutefois fréquemment de nouveaux principes. Quand elle ajoute un nouveau cas à ceux prévus par la Déclaration, quand elle l'assimile à ceux-ci, touchant les conséquences pour le navire, il faut bien admettre que, pour tout le reste aussi, ce cas doit avoir la même portée. D'ailleurs, l'article 112 fait une allusion expresse à l'administration de la preuve devant la Cour des prises.

Il y a donc lieu d'examiner, au cours de la procédure de prise, si le *Davanger* a été coulé, conformément aux prescriptions combinées des articles 11, al. 3 et 112 de l'Ordonnance des prises, et quelles conséquences s'y rattachent. Il s'agissait, en l'espèce, d'un sous-marin, opérant loin de sa base et dans le voisinage des côtes britanniques. Il est évident, et il n'y a pas lieu d'insister davantage sur ce point, que le commandant a dû tenir pour contre-indiqué d'emmener sa prise. Il était donc autorisé à la détruire. Reste à examiner si le propriétaire du navire, dont la nationalité neutre est déterminée après coup, a droit à une indemnité. L'article 8 de l'Ordonnance des prises ne lui reconnait pas ce droit parce que, d'après ce qui a été dit, il y avait, pour la saisie, des motifs suffisants. Le demandeur invoque l'article 115, aux termes duquel il y a lieu, dans tous les cas, à indemnité lorsqu'un navire *neutre* ayant été détruit il se montre que ni la cargaison, ni le navire n'étaient saisissables. Le premier juge a laissé cette

question ouverte et elle attend encore d'être résolue. Cependant l'article 115 de l'Ordonnance des prises ne vise pas le cas présent : il règle le droit de détruire le navire capturé. Il faut ajouter que les articles 112 et 113 distinguent d'une façon précise et formelle, non pas simplement entre navires neutres et ennemis, mais entre navires qui, aux termes des articles 10 à 16 *b*, doivent être traités en ennemis, d'une part, et navires neutres, d'autre part, qui ont été capturés soit en vertu de l'article 39 (contrebande), soit en vertu des articles 77, 78 (rupture de blocus), soit enfin en vertu de l'article 51 (aide contraire à la neutralité). Les conditions sous lesquelles la prise peut être détruite sont plus larges pour les premiers cas que pour les seconds. Il est indéniable, en outre, que si l'article 115 traite de la destruction d'un navire neutre, il vise les cas de la seconde catégorie et non ceux de la première. Cela ressort aussi de ce fait que l'article susmentionné subordonne l'obligation d'indemnité de l'Empire à la question de savoir si ces conditions plus étroites, exigées pour les cas de la seconde catégorie, se trouvent réunies ou non. On ne peut avoir voulu, dans l'hypothèse d'une destruction de prise, faire dépendre l'obligation d'indemniser d'une contravention à des prescriptions qui n'ont pas été formulées pour ce cas spécial. Les articles 13 *c* et 14 *c* de l'Ordonnance des prises disent expressément : « la capture du navire ne donne jamais lieu, en pareil cas, à une indemnité ». Cette mention fait défaut à l'article 11, al. 3. De cette différence de texte on ne saurait non plus déduire que les règles de l'article 8 sont éventuellement inapplicables au cas prévu par l'article 11, al. 3. La mention dont il s'agit signifie simplement que dans les cas que visent les articles 13 *c* et 14 *c* la loi exclut toute indemnité, pour autant que la Cour des prises n'estime pas qu'il y avait à la confiscation des motifs suffisants. Rien n'a été prescrit dans l'hypothèse de l'article 11, al. 3 : par conséquent la Cour des prises conserve toute sa liberté d'appréciation, dans les limites de l'article 8. Le fait que les articles 13 *c* et 14 *c* se réfèrent à l'article 8 (et inversement) prouve, d'autre part, que dans l'hypothèse de la capture et de la destruction de navires traités en ennemis et dont le caractère neutre se révèle ultérieurement, l'obligation d'indemniser doit être appréciée selon l'article 8 et non selon les articles 115 ou 121 de l'Ordonnance des prises.

On a exposé en détail, ci-dessus, qu'en l'espèce il y avait des motifs suffisants pour la capture du navire. Ceci fait tomber les prétentions du demandeur à une indemnité : la sentence devait donc être telle qu'elle a été rendue. Les frais de procédure sont à la charge du demandeur.

Du 26 janvier 1917. — Cour suprême des prises de Berlin.

60

Cour suprême des prises de Berlin, 9 février 1917

CONTREBANDE DE GUERRE, CONTREBANDE ABSOLUE, LINGE POUR LES TROUPES, CONTREBANDE RELATIVE, PRÉSURE DE FROMAGE, RÉGULATEURS POUR MOTEURS, DESTINATION ENNEMIE, PLACE SERVANT AU RAVITAILLEMENT DE L'ENNEMI, EXPÉDITION CONTRE LE GRÉ DES PARTIES, PRÉSOMPTION DE DESTINATION ENNEMIE, COUR DES PRISES

ENNEMIE DESTINATAIRE ; REPRISE, CAS D'APPLICATION, ANALOGIE ; COUR DES PRISES, COMPÉTENCE.

Le linge et le linge de dessous appartiennent à l'équipement des troupes, aussi bien à celui des soldats qu'à celui des officiers, et dès lors constituent de la contrebande de guerre absolue.

La présure pour la fabrication du fromage doit être rangee parmi les vivres au sens de l'Ordonnance des prises allemande de 1909-1914.

Les régulateurs pour moteurs Diesel destinés à un chantier pour navires doivent être considérés comme des pièces de navires constitutives de la contrebande de guerre relative suivant l'article 23, n° 21 de l'Ordonnance des prises.

Le fait qu'une marchandise de contrebande relative a été, contre le gré des parties intéressées, expédiée à une place servant de base de ravitaillement à l'ennemi est sans influence sur l'exercice du droit de prise.

La présomption suivant laquelle des marchandises sont destinées à l'usage des armées ou des administrations de l'Etat ennemi est fondée lorsqu'une expédition est faite à une Cour des prises ennemie, qui constitue en réalité une autorité ennemie et se compose d'un certain nombre de personnalités établies en territoire ennemi.

L'application de l'article 98 de l'Ordonnance des prises relatif aux conséquences juridiques de la reprise ne peut être faite par voie d'analogie que lorsqu'il y a similitude dans les situations de fait.

Les Cours de prises n'ont pas qualité pour décider du sort ultérieur des marchandises après qu'elles ont été régulièrement saisies ; la seule question qui importe au point de vue de l'application du droit des prises est de savoir si le navire et ces marchandises sont saisissables en vertu du droit des prises en vigueur, et, en cas de réponse affirmative à cette question, ils sont sujets à confiscation sans qu'il y ait à s'inquiéter de raisons tirées de l'équité ou de l'opportunité.

Vapeur danois *Kiew*

La Cour suprême des prises siégeant à Berlin a. dans sa séance du 9 février 1917. rendu l'arrêt suivant au sujet de la prise du vapeur danois *Kiew*. sur appel interjeté contre la décision de la Cour des prises de Kiel du 21 juin 1916 :

Le 18 janvier 1916, le vapeur danois *Kiew*, port d'attache Copenhague, chargé d'une cargaison de marchandises en ballots, a été capturé par un navire de guerre allemand au cours de son voyage de Copenhague à Liverpool. Une partie de la cargaison a été libérée à Swinemünde par l'Office des prises. Dans le surplus, deux chargements (des pommes fraîches et de la présure pour fabrication de fromages) ont été mis aux enchères pour 1140 marks : le reste a été adjugé à l'Administration de la Marine impériale, conformément au paragraphe 46, alinéa 2, du Code des Cours de prises, sur une évaluation globale de 2.317.935,68 marks

La cargaison du navire consistait en grande partie en vivres qui primitivement étaient à destination du Danemark et de l'Allemagne. Arrêtée durant la traversée par les Anglais, elle a été conduite à Kirkwall. Là, le navire fut relâché, le déchargement étant impraticable, après que la Société propriétaire eût pris l'engagement de renvoyer les marchandises en Angleterre, après déchargement du navire à Copenhague, pour les mettre à la disposition de la Cour des prises.

Sur la publication faite par la Cour impériale des prises de Kiel, de nombreuses personnes intéressées dans la cargaison ainsi que la Société propriétaire du navire ont demandé la restitution de leur propriété et des dommages-intérêts.

La Cour des prises a ordonné de restituer deux chargements (du beurre à destination du Brésil) ; pour le surplus, elle a ordonné la confiscation des marchandises et du navire et rejeté les demandes de dommages-intérêts. Le jugement est passé en force de chose jugée à l'égard de huit réclamants. Les autres réclamants ont interjeté appel dans les formes et délais prescrits par la loi et motivé leur voie de recours. D'après cela, il s'agit encore ici des réclamations suivantes :

I. — Se rapportent aux chargements expédiés du Danemark la réclamation n° 8 : C. Commichau et Cie. 10 caisses contenant des effets de lin tricotés ;

La réclamation n° 22 : Laboratoire technique Christian Hansens. 15 fûts de présure pour la fabrication de fromage ;

La réclamation n° 27 : A. G. F. D. Jörgensen, 2 régulateurs pour moteurs Diesel.

II. — Les réclamations relatives au reste de la cargaison se rapportent aux vivres cités plus haut qui — soi-disant contre la volonté et contre l'opposition expressément formulée des consignataires des divers chargements — ont été rechargés sur ordre de la Société de navigation pour être ramenés en Angleterre conformément à l'engagement que ladite Société avait pris vis-à-vis des autorités anglaises de les remettre à la disposition de la Cour des prises. Les réclamants affirment que les marchandises en question étaient exclusivement destinées au marché danois, allemand ou austro-hongrois.

III. — Enfin, pour ce qui regarde le navire, la Société propriétaire Forenede Dampskibs-Selskab, de Cohenhague, a introduit une réclamation.

Les appels interjetés contre la décision de la Cour des prises ne sont pas fondés.

Motifs :

Sur le point I : Le linge et le linge de dessous appartiennent incontestablement à l'équipement des troupes, aussi bien à celui des soldats qu'à celui des officiers. Il importe peu que les hommes ou les officiers reçoivent le nécessaire par l'intermédiaire des administrations militaires ou qu'ils soient tenus en vertu du règlement de se le procurer eux-mêmes. Par conséquent, la circonstance qu'il s'agit ici de marchandises de très belle qualité et fort chères ne peut servir pour renverser la présomption de destination ennemie des marchandises : quant à d'autres preuves, il n'en a pas été fourni.

Il faut sans hésiter se rallier à l'opinion du premier juge que la présure doit être rangée parmi les vivres au sens de l'Ordonnance des prises. Il est possible que, comme l'ont déclaré unanimement les experts, la présure ne soit employée dans la fabrication du fromage que comme ferment et que sa présence dans le fromage prêt à être consommé, encore que réelle, ne soit plus démontrable. Elle n'est à ce point de vue qu'un ingrédient destiné à

conserver le fromage. Mais, déjà pour ce motif, elle ne saurait être assimilée aux moyens purement extérieurs mis en œuvre dans la fabrication du fromage comme par exemple les machines. Dans tout fromage on trouve des ingrédients, et ceux-ci se font sentir au goût dans la consommation du fromage. Il en est ici comme, par exemple, pour le sel provenant des bois de cerf, ou d'une façon générale pour les diverses poudres dont on se sert dans la cuisson et qui n'ont d'autre utilité que de faire travailler la pâte en dégageant des gaz ; elles disparaissent dans la cuisson, mais elles n'en ont pas moins une influence en contribuant au bon goût des produits.

Quant aux régulateurs pour moteurs Diesel, ils étaient destinés à un chantier pour navires. La Cour suprême, comme le premier juge, en conclut qu'il s'agit ici de pièces de navires qui, aux termes de l'article 23, n° 21, constituent de la contrebande relative. On n'a essayé ni en première instance, ni en appel, de prouver que les moteurs ou les navires auxquels ils étaient destinés avaient une destination différente ou, de façon générale, une destination pacifique.

Sur le point II : Les autres réclamants, sur la demande desquels il reste à décider, invoquent la circonstance que c'est contre leur volonté que leurs marchandises ont été ramenées vers l'Angleterre, la Société de navigation propriétaire du navire voulant ainsi s'acquitter d'un engagement qu'elle avait pris vis-à-vis des fonctionnaires anglais. La Cour suprême s'est prononcée déjà, dans l'affaire du navire *Kiew* (arrêt du 29 juin 1916) (1), sur le point de savoir si cette circonstance a quelque influence sur l'exercice du droit de prise et elle a résolu cette question négativement. Comme l'explique le premier juge, le but final de toutes les prescriptions relatives à la contrebande de guerre est d'empêcher le transport en pays ennemi ou aux forces ennemies des articles prohibés. A ce point de vue, il n'importe pas de savoir qui a exécuté le transport et, au point de vue du droit de prise, il est indifférent de savoir si celui qui a présidé à l'expédition était qualifié ou non pour disposer des marchandises. A cet égard, la loi s'exprime sans distinction aucune. Il faut que les marchandises soient conduites en pays ennemi consciemment et volontairement, et il en est ainsi même lorsque la Société d'armement, agissant de sa propre autorité, ordonne l'expédition. Au surplus, on ne peut même pas admettre que, dans l'espèce, l'expédition se soit effectuée contre la volonté des réclamants. Sans doute, ils ont cherché par des mots à se garantir contre les conséquences de l'acte de la Société. Mais, en fait, ils se trouvaient, comme ils le disaient, en possession des connaissements. Ils pouvaient ainsi exiger la livraison des marchandises et au besoin obliger la Société à l'effectuer en recourant à l'intervention des tribunaux. Pourquoi ils ne l'ont pas fait, c'est ce qu'il est facile de comprendre et d'expliquer. Mais, quand bien même ils auraient eu des raisons valables pour s'en abstenir, il n'en serait pas moins vrai qu'ils ont omis volontairement de le faire.

La condition exigée pour la présomption légale, suivant laquelle l'expédition doit être faite à une autorité ennemie, n'en est pas moins réalisée, parce que, dans l'espèce, il s'agit ici d'une Cour anglaise des prises. La position que cette institution occupe au point de vue du droit public interne n'intervient ici tout au plus que pour permettre d'affirmer qu'il s'agit bien d'une autorité ennemie. Sans doute elle n'a rien à voir avec l'équipement et le ravitaillement des troupes anglaises. Mais cela importe peu. C'est avec beaucoup de raison qu'un représentant des réclamants a démontré avec

(1) V. ci-dessus, p. 120.

insistance qu'il faut distinguer entre la destination locale de la cargaison — c'est-à-dire le point d'aboutissement du transport et la personnalité du consignataire —, et la destination d'emploi des marchandises. La première destination se retrouve ici, en tant qu'il s'agissait de mettre les marchandises à la disposition d'une Cour des prises anglaise ; et, dès lors, se trouve fondée, conformément à l'article 33, alinéa 1 *a*, de l'Ordonnance des prises, la présomption suivant laquelle les marchandises étaient destinées à l'usage des armées ou des administrations de l'Etat ennemi, et il appartient aux réclamants de renverser cette présomption. Enfin, preuve surabondante, on peut encore noter la situation de fait, que vise l'article 33, alinéa 1 *b*, de l'Ordonnance des prises, que la Cour anglaise des prises se compose d'un certain nombre de personnalités qui sont établies en territoire ennemi.

Il y a lieu de s'en tenir, relativement à la signification et à la portée de la présomption légale, à la conception qui a été consacrée par la jurisprudence constante de la Cour. Il n'est pas exact de dire que cela aboutit à imposer aux réclamants des exigences excessives qui conduisent à rendre impossible le renversement de la présomption. De nombreuses décisions de la Cour prouvent le contraire. Mais il est vrai que, dans un cas tel que celui-ci, la preuve contraire ne saurait être faite. En effet, en mettant les marchandises à la disposition de la Cour des prises, on les met par le fait même au pouvoir des administrations ennemies qui ont pour mission le ravitaillement et l'équipement des troupes et qui, alors même que la Cour des prises ordonnerait la restitution des marchandises, sauraient bien en cas de besoin trouver le moyen de se les assurer, sinon sans bourse déliée, du moins contre payement d'une indemnité. Dans ces conditions, il n'est pas nécessaire d'insister sur les perspectives qu'ouvrait aux personnes intéressées dans la cargaison la procédure de prise annoncée en Angleterre.

Enfin, la référence faite à l'article 98 de l'Ordonnance des prises, qui parle des conséquences juridiques de la reprise, ne peut en rien modifier cette façon de voir. Il ne s'agit pas ici du cas visé par l'article 98. Le *Kiew* ne se trouve pas dans la situation d'un navire repris par l'ennemi. Les réclamants ne le contestent pas d'ailleurs et se bornent à demander l'application par analogie de la disposition visée. Mais cette application analogique exigerait une similitude dans les situations de fait qui n'existe pas ici. Sans doute on peut concéder que la Société de navigation a subi une contrainte qui explique sa conduite. Mais on ne saurait comparer ce cas à celui où le navire lui aurait été enlevé par la force des armes. La contrainte qui a été exercée ici est en réalité la même que celle que subit un navire qui est invité par des forces belligérantes à s'écarter de sa route, par exemple pour se rendre au port de Kirkwall. Personne ne soutiendra que le droit de reprise puisse s'appliquer à ce navire, en supposant que sur ce trajet il soit capturé par un navire de guerre allemand. Au surplus, les conséquences que l'article 98 attache à la situation qu'il vise sont purement négatives. Il se borne à dire que la seule circonstance que le navire se trouvait au pouvoir de l'ennemi, auquel il n'a été soustrait peut-être que par la violence, ne suffit pas pour le traiter en ennemi. Rien n'empêcherait de confisquer un tel navire, du moment où il serait démontré qu'il a également enfreint les dispositions du droit de prise envers l'Etat capteur. C'est ce que mentionne aussi expressément l'article 98. Ainsi donc, quand bien même on voudrait appliquer cet article au cas présent, on se retrouverait en présence de cette question : comment faut-il apprécier, au regard du droit de prise, le transport des marchandises en Angleterre ?

Quand enfin les réclamants ont essayé de démontrer qu'il est conforme à

l'équité et à l'intérêt des belligérants eux-mêmes de laisser, dans des cas tels que celui-ci, leur propriété aux intéressés. ils se placent ainsi à un faux point de vue. Les Cours de prises n'ont pas qualité pour décider du sort ultérieur des marchandises après qu'elles ont été régulièrement saisies. La question préjudicielle, qui seule importe au point de vue de l'application du droit des prises, et qui seule est décisive dans l'espèce. est de savoir si le navire et les marchandises étaient saisissables en vertu du droit des prises en vigueur. Si cette question comporte une réponse affirmative, la conclusion légale s'en dégage avec certitude qu'ils sont sujets à confiscation. Des raisons tirées de l'équité ou de l'opportunité ne peuvent rien y changer au cours de la procédure judiciaire. En fait, d'ailleurs, on ne trouverait pas de raisons d'équité ou d'habileté politique qui puissent conduire à dénier dans des cas tels que ceux-ci le droit de procéder à la capture du navire ou à la saisie des marchandises.

Ces considérants justifient la décision rendue.

Du 9 février 1917. — Cour suprême des prises de Berlin.

61

Cour suprême des prises de Berlin, 23 février 1917

CONTREBANDE DE GUERRE, ACIER SERVANT A LA CONSTRUCTION DES NAVIRES.

L'acier servant à la construction des navires constitue un objet de contrebande de guerre absolue ;

Et on doit considérer comme « acier servant à la construction des navires », aux termes de l'Ordonnance des prises allemande de 1909 1914, *non pas seulement des produits achevés, tels que des plaques et des tôles, mais les matériaux, à tout degré de transformation industrielle, en fer susceptible d'être forgé et en acier, destinés à la construction des navires et de leurs machines.*

(Vapeur suédois *Ida*)

La Cour suprême des prises de Berlin a rendu, le 23 février 1917, l'arrêt suivant, dans l'affaire du vapeur suédois *Ida*, port d'attache Stockholm, sur appels interjetés contre la sentence de la Cour des prises de Kiel, en date du 5 avril 1916 :

Le vapeur suédois *Ida*, transportant une cargaison de 1750 tonnes de fer suédois, faisant route de Hudiksvall à Hull, a été arrêté, dans la mer Baltique, le 17 décembre 1915, par un navire de guerre allemand, et conduit à Swinemünde. Le 8 janvier 1916, le représentant de l'Amirauté en a prononcé la saisie parce que la cargaison a été considérée comme contrebande (acier pour la construction des navires), aux termes de l'article 21, n° 15 de l'Ordonnance des prises. D'après la charte-partie, la cargaison se composait de « Swedish Bar Iron » : d'après les allégations des demandeurs il s'agit principalement de bandes de fer brut en barres, de barres de fer laminé, de barres de fer forgé et de lames brutes laminées. L'expert

suédois Wahlberg qualifie ces matériaux de fer corroyé au charbon de bois. Ils avaient été vendus par les producteurs suédois à des fabricants anglais de Sheffield qui, d'après les assurances sous-serment produites, voulaient les transformer en outils de qualité fine et autres objets d'acier, en particulier des faux.

Les vendeurs du fer, l'affréteur à temps du vapeur et ses armateurs ont comparu en première instance en qualité de demandeurs. Ils prétendaient que le fer ne constitue pas de la contrebande et, particulièrement, qu'il ne rentre pas sous la notion d' « acier pour la construction des navires ».

Par sentence du 5 avril 1916, la Cour des prises de Kiel a rejeté les réclamations des demandeurs et conclu à la confiscation du vapeur et de la cargaison. En se basant sur le rapport de l'expert Dr Elsbach, entendu par l'Office des prises, la Cour a admis que la cargaison de l'*Ida* était bien de l'acier pour la construction des navires, qu'il s'agissait, par conséquent, de contrebande absolue, aux termes de l'article 21, n° 15 de l'Ordonnance des prises.

Tous les demandeurs en ont appelé de ce jugement dans les délais et la forme voulus. Ils combattent la manière de voir de la Cour des prises, prétendant qu'il s'agit, en l'espèce, d'acier pour la construction des navires. Ils se réfèrent pour cela à deux rapports d'experts qu'ils ont présentés, avant les premiers débats oraux, en instance d'appel. Ces rapports sont dus au conseiller intime Flamm, professeur à l'École royale technique supérieure de Charlottenbourg, et au conseiller intime, professeur Mathesius, directeur du laboratoire sidérurgique du même établissement. Les deux experts arrivent à cette même conclusion, qu'il est impossible de voir de l'acier pour la construction des navires dans les matériaux embarqués sur le vapeur *Ida*. Les demandeurs attachent la plus grande importance au rapport du professeur Flamm. Le fond des explications de cet expert c'est que l'on entend exclusivement, par acier pour la construction des navires, les plaques et tôles de fer fondu employées pour la construction du corps proprement dit des bâtiments. Il s'agit là d'un produit achevé caractérisé auquel on ne saurait assimiler la cargaison de l'*Ida*, laquelle ne se compose exclusivement que de produits à demi-manufacturés. Dans son rapport, le professeur Flamm a cité un assez grand nombre de déclarations, émanant de l'Office de l'acier pour la construction des navires et des lamineries appartenant à l'Association de l'acier pour les dites constructions, déclarations qui coïncident, quant au fond, avec sa propre définition. Par contre, le Commissaire impérial près la Cour suprême des prises a invoqué le rapport de cinq experts de la Marine qu'il a déjà présenté dans l'affaire du *Dux* (1). Il y est dit que l'on doit entendre par acier pour la construction des navires, d'une manière tout à fait générale, les matériaux en fer et acier à forger, à tous degrés de fabrication, pour la construction des navires ou des machines de navires. Le représentant des demandeurs ayant produit, aux premiers débats oraux, un autre rapport du professeur Flamm, dans lequel ce dernier donne son avis sur la décision de la Cour suprême des prises, dans l'affaire du *Dux*, et un autre rapport encore, présenté au nom du « Jernkontoret » suédois, la Cour suprême a décidé de fournir aux cinq experts de la marine l'occasion de se prononcer sur les rapports présentés par les demandeurs. Les cinq experts de la marine ont remis une réponse aux rapports Flamm et Mathesius, à laquelle le professeur Flamm a de nouveau répliqué par un contre-rapport. Au cours de la dernière séance des débats oraux, l'essentiel de tous ces rapports

(1) V. ci-dessus, p. 59.

a encore été lu et discuté. L'expert, professeur Flamm, a comparu devant le tribunal d'appel et a encore eu l'occasion, dans les deux discussions, de préciser son point de vue. Le représentant des demandeurs a combattu, dans de longues explications, l'opinion des cinq experts de la marine, relative à la signification du terme « acier pour la construction des navires ». Par contre, le Commissaire impérial près la Cour suprême des prises s'en est tenu à son point de vue, basé sur les rapports de l'expert et des cinq spécialistes de la marine, entendus lors de la première instance et il a demandé le rejet de l'appel.

L'appel n'a pu être considéré comme fondé.

Motifs :

Après avoir encore une fois examiné en détail la situation et tenu compte des nouveaux rapports d'experts, qui lui avaient été soumis, la Cour suprême des prises n'a pas trouvé de raison de s'écarter de l'opinion qu'elle s'était formée, dans l'affaire du *Dux*, sur la portée de la notion « acier pour la construction des navires ».

Toute tentative de définition plus exacte s'étant montrée impossible, on donne aujourd'hui le nom d' « acier » à tout fer obtenu par la fonte et susceptible d'être forgé, à quelque degré de production que ce soit. Il va de soi, par conséquent, que l'on appelle acier pour la construction des navires, à tout stade de sa production, une qualité de fer propre à cette construction. C'est à qui invoque, en un cas concret, une terminologie plus étroite et contraire à cette interprétation large qu'elle exclurait, à prouver qu'elle est usitée. Il ressort indiscutablement des informations fournies par l'expert Flamm, que dans certains milieux industriels et commerciaux allemands on donne un sens plus étroit aux mots « acier pour la construction des navires » ; que l'on entend par là, plus particulièrement, un produit achevé, c'est-à-dire des plaques et des tôles destinées à la construction des navires. Mais il ressort aussi de tous les autres rapports présentés jusqu'à présent sur la question, et cela d'une manière convaincante, que cette terminologie n'est pas généralement connue en dehors du cercle restreint des intéressés. Aucun des rapports fournis jusqu'à présent dans l'affaire du *Dux* ou dans celle dont on s'occupe ici, soit par les demandeurs, soit par le Commissaire impérial, ne fait allusion, même d'un mot, à ce que la caractéristique de l'acier pour construction de navires réside dans le fait d'avoir atteint un stade avancé de production et que seul un produit achevé, d'une espèce déterminée, puisse prétendre à cette désignation. Après tout il faut admettre comme impossible qu'une caractéristique aussi frappante ait échappé à tous les autres experts, parmi lesquels se trouvaient aussi des spécialistes notoires. Une conclusion s'impose c'est que cette terminologie rigoureuse n'est, en fait, employée que par le cercle d'industriels et de commerçants susmentionné.

En cet état de cause, on doit se demander quel sens l'Ordonnance des prises donne-t-elle au terme « acier pour construction de navires », susceptible d'interprétations aussi différentes. Il faut tout d'abord remarquer qu'il est réellement peu probable que l'Ordonnance des prises, appelée — comme le disent fort justement les demandeurs — à tracer aux neutres leur ligne de conduite, emploie l'expression dont il s'agit dans un sens qui, même en Allemagne, ne lui est donné que par un cercle restreint de spécialistes et qui — on peut l'admettre *de plano* — serait encore moins connu à l'étranger. En fait, il ressort des rapports suédois, présentés par les demandeurs dans l'affaire du *Dux* et dans celle-ci, qu'en Suède, en tous les cas, les spécialistes ne connaissent pas la signification étroite de ce terme. S'il en était autrement ils l'auraient indiquée, comme l'a fait l'expert

Flamm, pour étayer leur opinion et prouver que les matériaux embarqués sur l'*Ida* ne sont pas de l'acier pour construction de navires. Mais, comme on l'a déjà dit, aucun d'eux ne l'a fait. Pour saisir exactement la portée du terme employé par l'Ordonnance des prises, il faut en revenir, comme on l'a fait pour le *Dux*, au but que cette disposition de l'Ordonnance voulait atteindre. Comme on l'a plus longuement expliqué dans cet autre jugement, on a interdit le commerce de l'acier pour entraver la construction des navires, et c'est ainsi que l'on a été amené à parler d'acier pour construction de navires. Ce but n'aurait été atteint que d'une façon extrêmement incomplète — aucun doute n'est possible à cet égard — si l'on s'était borné à déclarer comme contrebande de guerre certains produits manufacturés seulement, tels les plaques et les tôles et si l'on avait déclaré libres tous les autres objets manufacturés et tous les produits à demi fabriqués, susceptibles de transformations industrielles ultérieures pour la construction des navires. Car telle serait la conséquence du point de vue défendu par l'expert Flamm, les matériaux de l'espèce en cause ne pouvant rentrer sous aucune autre rubrique de la liste des articles de contrebande. Les auteurs de l'Ordonnance des prises n'ont pu avoir pareille intention. En effet, si la Suède exporte des plaques et des tôles laminées, c'est en de très petites quantités et, dans tous les cas, il n'y en a pas un seul exemple qui soit arrivé à la connaissance de la Cour suprême des prises. Ce n'est pas l'aptitude à transformer les matériaux nécessaires à la construction des navires qui manque à l'Angleterre et à son industrie du fer si développée, ce sont simplement les matériaux d'une qualité déterminée. Ce que l'Ordonnance des prises, bien interprétée, veut empêcher, c'est qu'elles puissent s'en procurer. A ce point de vue, il est exact que la juxtaposition, dans l'Ordonnance des prises, de l'acier pour construction de navires et des tôles de navires, soit, dans un certain sens, illogique. Mais, comme l'expert Flamm le reconnait lui-même, dans son rapport du 28 septembre 1916, ce ne serait pas moins illogique avec son interprétation. Cela s'explique suffisamment par ce fait que, dans la vie ordinaire, « acier » et « tôle », sont considérés comme des objets très différents. Peut-être a-t-on voulu exprimer de cette façon, qu'outre l'acier, lequel, pris au sens ordinaire du mot, représente en première ligne une matière brute, la tôle, produit achevé, devait aussi tomber sous le coup de l'interdiction.

Pour défendre son point de vue, l'expert Flamm a aussi invoqué les règlements pour le matériel de la Marine impériale. D'après ses dires, ces règlements n'emploient l'expression « acier pour construction de navires », que pour désigner des plaques, des lames et autres choses semblables, soit toujours des produits achevés. Cet argument non plus ne peut être considéré comme irrésistible. Dans les règlements sur le matériel le terme « acier pour construction de navires » ne désigne pas l'acier en forme (plaques et barres en équerre) et les tôles, mais la matière dont ces objets sont faits. Cette désignation comporte trois degrés, d'après la qualité et les autres propriétés. A la page 31 de l'édition de 1915 l'expression « *Material I, II und III* » (1) est employée comme synonyme de « S. I. II und III (*Schiffbaustahl I, II und III*) » (2). L'expression revient encore à d'autres endroits avec le même sens, par exemple à la page 81 : *tubes corroyés en* « *Schiffbaustahl I* » (acier pour construction de navires I). D'autre part, les règlements pour le matériel permettent de voir, comme

(1) Matériel I, II et III.
(2) Acier pour construction de navires I, II et III.

le professeur Flamm le reconnait lui-même expressément dans son rapport du 28 septembre 1916, que bien d'autres produits en acier, outre les plaques et les tôles, sont encore nécessaires pour la construction des navires et de leurs machines. Ces produits — et c'est là-dessus que se basent les cinq experts de la marine — peuvent être aussi bien des pièces d'acier fondu (étraves, gouvernails, supports d'arbres de couche, soupapes, parties de machines de propulsion, etc.) que des pièces d'acier forgé (arbres, étraves, gouvernails, parties de machines, etc.). Il serait insensé de prétendre que la matière nécessaire à tous ces objets d'acier, si importants pour la construction des navires, et qui, naturellement, ne peuvent être introduits sous forme de produits achevés, ne doit pas constituer de la contrebande de guerre, même pas quand on peut reconnaître qu'elle est destinée à cette construction. Ce serait cependant la conséquence nécessaire du point de vue de M. Flamm.

Tout ceci posé, la Cour suprême des prises, même en tenant compte des arguments nouvellement présentés, doit s'en tenir au point de vue où elle s'est placée dans l'affaire du *Dux*. D'accord avec l'avis formulé par les cinq experts de la marine, elle considère comme acier pour construction de navires, au sens de l'Ordonnance des prises, les matériaux, à tout degré de transformation industrielle, en fer susceptible d'être forgé et en acier, destinés à la construction des navires et de leurs machines.

Il n'y a aucun doute, chez les experts, et même chez le professeur Flamm, que les matériaux embarqués sur le vapeur *Ida* ne rentrent dans le cadre de la notion ainsi définie. Ils doivent donc être considérés comme articles de contrebande absolue, aux termes de l'article 21 n° 15 de l'Ordonnance des prises. Pour ces motifs, la sentence a été ce qu'elle devait être.

Les frais de l'instance d'appel sont à la charge des quatre demandeurs qui les supporteront chacun pour un quart.

Du 23 février 1917. — Cour suprême des prises de Berlin.

62

Cour suprême des prises de Berlin, 23 février 1917

CONTREBANDE DE GUERRE, CONTREBANDE RELATIVE, BOITES DE BILLES, COMBUSTIBLES, ALLUMETTES, DESTINATION ENNEMIE, PRÉSOMPTION ; MARCHANDISES SAISIES A TORT, INDEMNITÉ, VALEUR, FIXATION ; COUR DES PRISES, COMPÉTENCE, NAVIRE CONDUIT DANS UN PORT POUR ÊTRE VISITÉ, INDEMNITÉ ; DOMMAGES-INTÉRÊTS, SAISIE, MOTIFS SUFFISANTS, NON ALLOCATION ; FRAIS, SAISIE, APPEL, PARTIE GAGNANTE.

Des boîtes de billes (Kugelager), étant des pièces destinées à des véhicules à moteur, constituent de la contrebande relative aux termes de l'article 23, n° 6, de l'Ordonnance des prises allemande de 1914-1919 ;

Dès lors, si elles sont expédiées à une maison de commerce ennemie, elles doivent être, à défaut de preuve contraire, déclarées confiscables comme étant présumées avoir une destination enne-

mie suivant l'article 33, alinéa 1 b et c de l'Ordonnance des prises.

Les combustibles constitutifs de contrebande de guerre sont les matières employées dans le ménage et dans l'industrie pour la production de la chaleur, de telle façon qu'elles se trouvent consommées, brûlées par leur usage même ;

En conséquence, on ne peut déclarer les allumettes contrebande de guerre.

L'indemnité due pour des marchandises saisies à tort sur un navire neutre doit être fixée d'après la valeur de ces marchandises, au jour de la saisie, dans le pays d'où elles proviennent et non dans le pays de l'Etat du navire capteur ;

Il ne doit pas en conséquence être tenu compte de la taxe établie par cet Etat à l'importation desdites marchandises.

Les Cours de prises ne sont pas compétentes pour accorder des indemnités à un navire neutre qui a été non pas capturé, mais seulement arraisonné et amené dans un port du croiseur qui l'a arrêté pour y être soumis à une visite plus complète.

Il n'y a pas lieu d'allouer des dommages intérêts à un navire neutre capturé lorsque, ce navire transportant de la contrebande de guerre, il y avait des motifs suffisants pour le soumettre à capture.

Les frais résultant de la saisie de la contrebande de guerre transportée par un navire neutre doivent être mis à la charge du navire.

Les débours d'une partie qui a obtenu gain de cause en appel doivent être mis à la charge de l'Etat capteur.

(Vapeur suédois *Thorsten*)

La Cour suprême des prises siégeant à Berlin a, dans sa séance du 23 février 1917, rendu l'arrêt suivant au sujet de la prise du vapeur suédois *Thorsten*, sur appel interjeté par la Société Vulcan Tändstiks fabrik, de Jönköping, et la Förenade Svenska Tandsticks fabriker, contre la décision de la Cour des prises de Kiel en date du 12 septembre 1916 :

Le 13 mai 1916, le vapeur suédois *Thorsten*, port d'attache Gothenburg, se rendant de Gothenburg à Newcastle avec une cargaison de marchandises en ballots, fut arraisonné par un navire de guerre allemand et arrêté pour soupçon de transport de contrebande de guerre ; il fut amené ensuite à Swinemünde pour y être visité. Là le capitaine déchargea volontairement un certain nombre de caisses et colis contenant des boîtes de billes (*Kugellager*), ainsi que 280 caisses d'allumettes : le tout fut saisi. Les autres marchandises debarquées n'entrent pas ici en ligne de compte, attendu qu'en ce qui les concerne il n'y pas eu d'appel interjeté. Le 26 mai 1916, le navire a été libéré muni d'un sauf-conduit.

Les réclamations qui concernent les marchandises qui entrent ici en ligne de compte sont élevées par :

1° Jönköpings och Vulkans Tandsticksfabrik A. B., de Jonköping, relativement à 230 caisses d'allumettes ;

2° Förenade Svenska Tandsticksfabriker, à Stockholm, relativement à 50 caisses d'allumettes ;

3° A. B. Svenska Kugellager fabriken, à Copenhague relativement à des boîtes de billes (*Kugellager*) ;

4° A. B. Thale, de Gothenburg, en raison de la capture injustifiée du navire.

Les réclamations sont fondées sur la considération que les marchandises saisies n'étaient pas de la contrebande de guerre et que leur saisie, comme celle du navire, était injustifiée.

Par une décision de la Cour de Kiel du 12 septembre 1916, les marchandises saisies ont été confisquées et les diverses réclamations rejetées. La Cour a considéré que toute les marchandises en question, y compris les allumettes, constituaient de la contrebande de guerre. Quant au vapeur, il n'aurait pas été capturé, mais seulement amené au port pour y être visité. C'est, d'ailleurs, avec raison qu'il avait été arrêté, attendu qu'il transportait de la contrebande de guerre.

Contre cette décision les réclamants ont interjeté appel dans les formes et délais légaux. Ils font valoir les mêmes arguments de droit qu'en première instance. La A. B. Svenska Kullager fabriken fait valoir, en outre, que c'est à tort que le juge de première instance a admis que les parties de machines saisies étaient destinées à la construction de véhicules à moteur. La plupart ne pourraient, eu égard à leur mode de construction et à leurs dimensions, être employées en aucune circonstance à des buts de guerre, et notamment elles seraient impropres à l'industrie automobile. Il en serait de même pour la majeure partie des autres pièces de machines, lesquelles ne pourraient être affectées à des usages belliqueux qu'après avoir été refondues. Dès lors, leur caractère d'articles de contrebande disparaîtrait.

Pour ce qui regarde les allumettes saisies, les appelants ont invoqué l'arrêt de la Cour suprême dans l'affaire du navire *Bjorn* (1) et se sont approprié la conception qui est à la base de cette décision. En ce qui concerne l'évaluation des allumettes qui, dans l'intervalle, ont été adjugées aux services de la Marine, l'appellante Jönköpings och Vulkans Tändsticksfabrik a fait valoir qu'il fallait prendre pour base le prix à l'importation de marchandises suédoises, lequel atteignait, pour les marchandises en question, au début de mai 1916, 200 marks pour 10.000 boites, soit 172 marks pour 8.640 boites. On conteste que la marchandise ait perdu de sa valeur : en tout cas, cette dépréciation ne devrait être attribuée qu'à l'insuffisance des mesures prises à Stettin pour l'emmagasiner. Le moindre nombre d'allumettes dans chacune des boîtes ne pourrait en diminuer la valeur, car ce nombre est normal en Suède pour allumettes de cette sorte.

L'appelante Anfartygs A. B. Thale, de Gothenburg, a soutenu que le vapeur devait être considéré comme ayant été saisi et capturé, et non pas seulement amené au port, et demandé que la Cour statue sur les dommages-intérêts réclamés de ce chef. Elle estime que la capture était injustifiée, attendu que la contrebande ne représentait pas plus de la moitié de la cargaison, ce qui justifierait l'allocation d'une indemnité. Ce serait donc à tort que les frais de l'instance ont été mis à la charge de l'appelante. Quant aux frais mis par la décision de première instance à la charge du navire en raison de la saisie de la contrebande, le paragraphe 37, alinéa 4 du Code des Cours de prises ne serait pas applicable dans l'espèce, car si, comme la Cour l'a admis, il n'y a pas eu capture, il ne saurait être question d'une libération, la libération ne pouvant, dans la terminologie du Règlement des prises, s'appliquer qu'à des navires capturés.

Le Commissaire impérial près la Cour impériale suprême des prises a contesté cette argumentation et conclu au rejet des appels.

Les appels ne peuvent être admis que pour partie seulement.

(1) V. ci-dessus, p. 122.

Motifs :

En ce qui concerne l'appel interjeté relativement aux boîtes de billes, la Cour suprême estime, comme le premier juge, qu'il s'agit de pièces destinées à des véhicules à moteur, et, par conséquent, de contrebande conditionnelle aux termes de l'article 23, n° 6 de l'Ordonnance des prises. Les experts consultés en première instance ont certifié cela dans leurs rapports et l'expert Herzberg l'a confirmé expressément au cours de l'enquête faite devant l'Office des prises le 31 mai 1916. Il faut remarquer à ce sujet que seul le dernier alinéa du procès-verbal d'enquête du 31 mai 1916 a trait à la partie de la cargaison dont il s'agit ici, tandis que le passage lu au cours des débats oraux par le représentant de la réclamante se réfère à des marchandises saisies à bord du vapeur *Thorsten II* et qui n'interviennent pas ici. La réclamante n'a fait valoir contre les rapports d'expertise qui sont à la base de la décision de première instance aucun argument concluant. En particulier, l'attestation qu'elle produit n'est pas de nature à ébranler la valeur de ces rapports, attendu que l'affirmation selon laquelle les parties de machines marquées d'une croix rouge seraient absolument impropres à des usages de guerre n'a nullement été démontrée. Il y a donc lieu de s'en tenir aux conclusions des rapports d'expertise produits en première instance. La destination ennemie des boîtes de billes qui étaient expédiées à une firme de Newcastle doit être présumée suivant l'article 33, alinéas 1 *b* et *c* de l'Ordonnance des prises. La preuve contraire n'a pas été faite au cours de la procédure d'appel. C'est donc à bon droit que cette réclamation a été rejetée par le premier juge et l'appel ne peut être déclaré fondé.

L'appel interjeté par la Société propriétaire du navire est également non fondé. Il résulte sans aucun doute des documents produits que le vapeur *Thorsten II* n'a pas été capturé, mais seulement arraisonné et amené à Swinemünde pour y être soumis à une visite plus complète. Conformément à la jurisprudence constante de la Cour suprême des prises, jurisprudence qui a été motivée d'une manière approfondie dans les affaires *Bertha Elisabeth* et *Niobe* (1), les Cours de prises ne sont pas compétentes pour adjuger des indemnités en pareil cas, et il n'y a aucune raison ici pour se départir de cette façon de voir.

Mais, quand bien même le vapeur *Thorsten II* aurait été l'objet d'une capture proprement dite au sens attaché au terme dans la procédure de prise, la demande de dommages-intérêts introduite par la réclamante serait encore sans fondement. En effet, comme il résulte de l'exposé ci-dessus, le navire a transporté de la contrebande et, par conséquent, il y avait des motifs suffisants pour le saisir, sans qu'il y ait lieu de se préoccuper de la quantité proportionnelle de la contrebande.

Par le fait même, toute demande d'indemnité fondée sur le fait de la capture se trouve dénuée de fondement (article 8 de l'Ordonnance des prises). C'est également avec raison que le premier juge a mis à la charge du navire les frais résultant de la saisie de la contrebande.

L'expression « *Freigelassen* » employée au paragraphe 37, alinéa 4, du Code des Cours de prises a une portée tout à fait générale et il n'y a aucune raison pour admettre que le législateur n'a entendu régler la répartition des frais que dans le seul cas de capture au sens attaché à ce terme dans la procédure de prise. La *ratio legis* se retrouve ici comme dans le cas de capture, et il n'y a aucun motif pour donner une portée restrictive à la disposition visée du Code des Cours de prises.

(1) V. ci-dessus, p. 45 et 50

La Cour suprême des prises n'a considéré comme fondés que les deux appels relatifs aux allumettes.

Même après un nouvel examen de la situation, la Cour suprême des prises ne voit aucun motif pour revenir sur sa décision concernant la même question dans l'affaire de la prise du *Bjorn* (1). Ce qu'allègue le juge de première instance à l'encontre de ses considérants n'est pas de nature à la faire paraître injustifiée. Déjà le point de départ de ces développements — à savoir que la Cour suprême des prises voit le criterium distinctif du combustible en ce qu'il est consumé par l'usage — est inexact. Dans cet arrêt la Cour suprême des prises s'est exprimée ainsi : « Il faut entendre par combustibles, d'après le vocabulaire de la vie courante, qu'il convient d'employer ici, les matières que l'on utilise dans l'économie ménagère et dans l'industrie pour produire de la chaleur de telle façon qu'elles soient consumées. L'utilisation en vue de la production de chaleur est donc évidemment le principal criterium du combustible et la consommation de la matière, par suite du fait qu'elle a été brûlée, est un phénomène connexe nécessaire ; ce phénomène caractérise seulement le mode d'emploi et non le but, et seulement le moyen d'atteindre ce but. Il peut être exact que l'allumette serve à nourrir et à conserver la flamme pendant encore quelque temps, mais il ne s'agit jamais que de sa propre flamme qui sert non pas à produire de la chaleur, mais à allumer du combustible. On pourrait tout aussi bien qualifier l'allumette de moyen d'éclairage, puisqu'elle produit en outre quelque peu de lumière, de même qu'on pourait désigner le papier sous le nom de combustible, puisque, çà et là, on l'emploie pour allumer le combustible. Mais ces deux qualifications heurteraient le sens de la langue et le sentiment populaire naturel aussi bien que le fait de qualifier l'allumette de combustible ». Ce que la Cour des prises allègue à l'appui de sa conception en se basant sur les travaux préparatoires de la loi est plutôt de nature à renforcer la conception contraire. Si « *fuel* » a la même signification que « *anything that feeds the fire* », l'allumette devrait, pour rentrer dans cette conception, avoir pour objet d'*alimenter* le feu, de le *nourrir*. Elle n'a manifestement pas cette destination dans l'idée de la Cour des prises, à moins que la Cour des prises ne veuille comprendre sous le nom de feu dans le sens ci-dessus la propre flamme de l'allumette, ce qui serait indubitablement faux.

Si les allumettes ne doivent pas rentrer dans la notion de « combustible », comme aucune autre disposition de la liste ne les concerne, elles ne doivent pas être considérées comme contrebande et elles doivent être restituées. En conséquence, dans la mesure où les marchandises en question ont été l'objet d'une adjudication conforme au paragraphe 46, alinéa 2 du Code des Cours de prises, il y a lieu d'en payer la valeur aux intéressés. Quant au montant de cette indemnité, la Cour suprême des prises ne voit aucune objection à se ranger à l'évaluation qui a été adoptée par l'Office des prises. On ne voit pas pourquoi l'expert, en procédant à cette évaluation, se serait placé à un point de vue qui serait par trop defavorable aux réclamants. En prenant, comme on l'a fait, pour base de l'évaluation le jour de la saisie, on s'est conformé à la jurisprudence de la Cour suprême des prises. Comme cette Cour l'a déjà déclaré à plusieurs reprises (voyez les affaires des navires *Kiew* et *Brage* (2)), les réclamants ne peuvent prétendre à la valeur que les allumettes avaient à cette époque en Allemagne. C'est donc avec raison que l'Office des prises a déduit de la

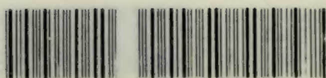
(1) V. ci-dessus, p. 122.
(2) V. ci-dessus, p. 162 et 174.

valeur des allumettes fixée par les experts le montant de la taxe à l'importation en Allemagne. Il ressort également de cette base d'évaluation que l'Office des prises s'est fondé sur la valeur des marchandises étrangères et notamment des marchandises suédoises. Cette estimation ne peut léser les appelants, car on doit admettre qu'ils obtiendront au moins de cette façon ce que les allumettes valaient en Suède. Ils se trouvent donc ainsi dans la même situation où ils se seraient trouvés si les allumettes n'avaient pas été saisies. Abstraction faite du montant de la taxe allemande à l'importation qu'ils ont réclamé, ils n'ont pas prétendu avoir droit à une indemnité plus élevée. Le rapport de l'Office des prises du 12 octobre 1916 ne permet pas de conclure que la valeur des allumettes avait été diminuée en raison d'une dépréciation subie. La circonstance d'une dépréciation n'y est mentionnée qu'en passant.

La décision, quant aux frais, ressort du paragraphe 37 du Code des Cours de prises. En ce qui concerne les réclamants, qui ont obtenu gain de cause en appel, le montant des débours exposés par eux incombe à l'État, attendu que la Suède a garanti la réciprocité et qu'il n'y avait pas de motifs suffisants justifiant la saisie des allumettes. C'est la seule saisie qu'il faut envisager ici, puisque, comme il a été dit plus haut, le navire n'a pas été capturé.

Du 23 février 1917. — Cour suprême des prises de Berlin.




a39003 008092354b